

# **Primeros Argentinos en el Polo Sur**



**Pedro F. Margalot**



**Pedro Francisco Margalot**  
**Capitán de Navío**

Nació en la ciudad de Corrientes el 6/XII/1924 y luego de recibirse de Maestro Normal Nacional ingresó a la Escuela Naval Militar de Río Santiago, donde egresó con el grado de Guardiamarina en 1947 (Promoción 74).

Durante su carrera naval se destacó por participar en varias campañas antárticas y por sus condiciones de hidrógrafo, navegador y deportista.

La Armada lo designó en 1954 oficial de navegación del yate "Gaucho", donde durante un año y medio recorrió 25.000 millas. Fue también tripulante y comandante del yate "Fortuna" de la Escuela Naval Militar, de otros de bandera argentina y extranjera, y de su propio yate "Crispin", interviniendo con ellos en regatas costeras y oceánicas en el país y en el exterior.

Realizó, entre otros, el curso de Dirección de Empresas del Instituto Tecnológico Buenos Aires, y en la Universidad del Salvador obtuvo el título de Licenciado en Diplomacia.

PRIMEROS ARGENTINOS  
EN EL  
POLO SUR

PEDRO F. MARGALOT  
CAPITÁN DE NAVIO  
ARMADA ARGENTINA

Margalot, Pedro Francisco

Primeros Argentinos en el Polo Sur- 1a. ed.- Servicio de Hidrografía Naval, 2008  
410 pags. : il. : 26x18.

ISBN 978-987-95143-5-1

1. Historia Argentina. I. Primeros Argentinos en el Polo Sur

CDD 982

© Pedro Francisco Margalot  
Servicio de Hidrografía Naval  
Avda. Montes de Oca 2124  
(C1270 ABV) Buenos Aires - Argentina  
Tel./ Fax : 4301-0069  
e-mail: artesgraficas@hidro.gob.ar

ISBN 978-987-95143-5-1

Fecha de Impresión: Octubre de 2008

Queda hecho el depósito que establece la Ley 11.723

LIBRO DE EDICIÓN ARGENTINA

*No se permite la reproducción parcial o total, el almacenamiento, el alquiler, la transmisión de este libro, en cualquier forma o por cualquier medio, sea electrónico o mecánico, mediante fotocopias, digitalización u otros métodos, sin el permiso previo y escrito del editor. Su infracción está penada por leyes 11.723 y 25.446.*

## Prólogo

A poco de iniciar la lectura de la obra "Primeros Argentinos en el Polo-Sur", se experimenta una inquietud con respecto al autor: ¿Cómo habrá despertado la intensa vocación que lo llevara a dejar tan lejos su hermoso terruño para entregarse plenamente al servicio naval y a la vida en el mar? ¿Habrán sido solamente, como él mismo lo expresa, las muchas horas de lecturas de viajes y aventuras durante su niñez? ¿O la influencia indirecta de genes de pescadores vasco-franceses que traía en su sangre?

Había nacido en Corrientes, a orillas del majestuoso Paraná, hacia veintisiete años, y su rostro ya estaba curtido por los vientos y los soles del Río de la Plata y de nuestro sur, luego de casi una década de navegar en yates, remolcadores, hidrográficos, transportes y cruceros, cuando ya con el grado de teniente de navío la Armada lo designó como navegador del queche "Gaucho", de los hermanos Ernesto y Roberto Uriburu, que tenían programado realizar un viaje alrededor del mundo entre 1954 y 1955.

Lo cierto es que el viaje duró solamente 25.000 millas, pues cuando comenzaban a disfrutar los encantos del Mediterráneo, a Pedro F. Margalot le ordenaron regresar a Buenos Aires, a más tardar durante el mes de octubre de 1955, para cumplir funciones de jefe de navegación a bordo del rompehielos A.R.A. "General San Martín", cuyo comandante planeaba también un viaje alrededor del mundo, pero rodeando el continente antártico.

Lamentablemente el viaje después no fue realizado, lo que significó una gran frustración para todos los que estaban en él involucrados, especialmente el autor de este libro.

En todos los tiempos hubo hombres capaces de traspasar la barrera de lo desconocido en busca de ese algo intangible, cuyo rescate justifica inclusive el riesgo de perder la vida. De esa clase era el entonces capitán de fragata Hermes Quijada, comandante de la Segunda Escuadrilla de Transportes Aeronavales, y también el capitán de corbeta Pedro F. Margalot, Segundo Jefe de la *Base Aeronaval Punta Indio*. Fue a partir de la primera vez que se encontraron para hablar del tema cuando comenzó la gesta que ustedes van a conocer.

La narración en la que nos vamos a adentrar comienza en Buenos Aires, en el seno de la Armada Argentina, para desarrollarse luego más allá del borde de la civilización, después que los personajes atravesaran los mismos nubarrones grises, chubascos y nevadas que en la mitología ocultaban la ruta misteriosa que llevaba a Thule, meta de tantos soñadores, y podría ser el tema de una saga nórdica, si no fuera que mientras éstas han quedado perdidas de ese fino hilado que separa la leyenda de la historia, lo que ustedes van a conocer de mano del autor es historia real y pura, aunque de a ratos esté impregnada de ese perfume román-

tico que destilan las novelas.

Escribir una narración cuyos lectores puedan interpretar la gesta que fue, no ha sido tarea fácil, y sin embargo el autor lo ha logrado acabadamente.

Se percibe en toda la lectura de este completísimo libro el profundo cariño del autor por el mar y la Armada Argentina, lo mismo que su honestidad profesional al tratar con todo detalle la preparación del vuelo, pese al poco tiempo disponible para encarar una operación de tamaño complejidad y envergadura, y sin contar además con medios realmente necesarios, y es de destacar también su confianza absoluta en la profesionalidad de sus compañeros del brazo aéreo de la Armada, y de toda la Institución en sí, tanto civiles como militares, que participaron por igual de la operación.

Llama asimismo la atención la enorme bibliografía consultada y todo el material oficial que el autor conserva en sus archivos, aunque también lamentemos con él comprobar que en menos de 50 años han desaparecido la casi totalidad de las fotografías elevadas en los informes de 1962 y solo contó ahora con fuentes personales y copias de fotos oficiales guardadas celosamente, y que hoy volverán a quedar a disposición de la Armada.

Es loable que el autor, argentino antes que marino, no haya olvidado el quehacer del Ejército y la Fuerza Aérea en la Antártida, recordando también en detalle todos sus logros.

Los completos Apéndices al final del libro nos ayudan a aceptar la invitación del capitán Margalot de acompañarlo a recorrer por mares, aires y hielos la historia del hombre en su conquista polar.

Su participación en la Operación Congelamiento Profundo III de la Marina Americana, y todo lo que significó conocer y volar algunos lugares al sur del mar de Weddell, zona de su futuro teatro de operaciones, está también prolijamente detallado, y el recuerdo de la época heroica de Amundsen, Scott y Shackleton, nos hace meditar sobre la calidad de los hombres que iniciaran la conquista antártica.

Los dieciséis capítulos que constituyen este libro, luego de una introducción a través de la cual quedan en relieve las motivaciones espirituales y culturales que desde su niñez prepararon al capitán Margalot para cumplir un rol tan importante en esta epopeya, brindan una historia muy completa de toda la organización y de la operación en sí, y puesto que en el vuelo de esos dos aviones no estuvo comprometido sólo un pequeño grupo de doce personas que integraban las tripulaciones, sino toda la Armada, es fácil comprobar hasta qué punto dedicaron notables esfuerzos las distintas áreas de la Institución para resolver problemas técnicos, logísticos, y sobre todo los vinculados con la supervivencia en zonas riesgosas y de temperaturas extremadamente bajas, que se debieron superar durante toda la expedición.

Lo acontecido en cada una de las etapas está narrado en forma tan viva que el lector experimentará como propias las dificultades y vicisitudes que soportaron los tripulantes de los *Douglas DC-3 CTA-15* y *CTA-12*.

Como Jefe de Operaciones y Navegador, al autor le cupo la ardua tarea de llevar la navegación y de arribar a destino, para lo cual tuvo que poner de relieve al extremo su capacidad profesional.

La historia es una aventura espiritual en la que la personalidad del historiador queda implicada totalmente. Eso también van a comprobar ustedes cuando verifiquen que el nombre de este libro no deja dudas de que fue la Armada Argentina, por medio de su brazo aéreo, la Institución que primero hizo flamear nuestro Pabellón en Latitud 90° S.

Sus páginas se leen con agrado e interés, y sus buenas fotografías, dibujos y cartas de vuelo, las hacen sumamente comprensibles a cualquier lector. Es, además, una obra que faltaba en nuestras bibliotecas, sobre todo ahora que tantos intereses convergen en el continente blanco, porque el mundo necesita agua dulce y petróleo, mientras los glaciares de diversas latitudes del orbe y también ahora los polares, siguen desapareciendo a ritmo cada vez más acelerado, y la Antártida comienza a ser apreciada en su verdadero valor.-

Siro V. De Martini  
Capitán de Navío

## Dedicatoria del autor

Este libro está dedicado a todos aquellos que desde siempre nos enamoramos de la Antártida y comprendimos su importancia para la Humanidad.

A los que lucharon y vivieron en sus tremendas soledades, tratando de desentrañar allí los secretos de nuestro planeta.

A los que por ella voluntariamente se alejaron del cariño de sus seres queridos.

A los que siguen extasiados ante todas sus bellezas, por más terribles que sean.

A los que comprendimos que en la Antártida no hay lugar para errores y que el Buen Dios está allá a nuestro lado más cerca que nunca, y a los que aprendimos que la paciencia, la comprensión y la buena educación son las más grandes virtudes del ser humano.

A los que ofrendan sus vidas y sacrifican sus apetencias personales trabajando en ella a despecho de las comodidades que ofrece una vida tranquila en otros continentes.

A mis seres queridos y al recuerdo de mis padres.

Y fundamentalmente a todos los que fueron al Continente Antártico guiados por nuestro pabellón celeste y blanco y lo hicieron flamear en el Polo Geográfico Sur, último confin de nuestra Patria.

A todos ellos está dedicado este libro.-

*Buenos Aires, 2008.*



## Generalidades

En este libro usaremos latitudes y longitudes aproximadas al minuto más cercano y hora argentina de Huso -3 dentro de nuestro territorio y hora local en otros lugares. Temperaturas en grados centígrados, distancias en millas marinas, velocidades en nudos, profundidades en metros y alturas en metros y en pies. Las horas estarán dadas con cuatro números seguidos, de modo que "despegamos a las 1437" está claro que significa las 2 de la tarde con 37 minutos.

Es nuestro propósito llevar al lector a nuestro lado y que con su imaginación nos acompañe a seguir los pasos de todos los hombres y expediciones que mencionaremos, desde mi siempre admirado James Cook al salvamento del oceanográfico *Magdalena Oldendorff* por el *rompehielos A.R.A. Almirante Irizar* en 2002.

Para facilitar la lectura no aclararemos las fuentes cada vez que mencionemos datos de otros exploradores, pues ellos provienen básicamente de los Diarios de los nombrados y de la copiosa bibliografía acotada, y en cuanto a nuestro vuelo en sí, doy gracias a mi buena memoria, a mi Diario Personal, y a la enorme cantidad de material guardado durante 46 años.

Cuando se mencionan accidentes geográficos, un asterisco (\*) colocado junto a ellos significará que en el Apéndice I se aclara su posición geográfica en grados y minutos. Los puntos cardinales e intercardinales serán mencionados con una o dos letras mayúsculas: así, N será norte y SW sudoeste, por ejemplo. En el *Polo Sur* el N es el meridiano de Greenwich y el E el 090 E.

Las temperaturas de nuestro planeta se han ido incrementando poco a poco y estudiosos del tema aseguran que antes de mediados de este Siglo XXI los hielos árticos desaparecerán durante el verano, y los osos polares estarán condenados a extinguirse, debido a que ya no podrán cazar focas. Cuando nuestro vuelo al *Polo Geográfico Sur*, la máxima temperatura en la *Antártida* hasta ese entonces era de  $-89^{\circ}2\text{ C}$  en la base soviética *Vostok\**, en proximidades del *Polo Sur Geomagnético*. En la *Estación Polo Sur*, sin embargo, la mínima temperatura fue de  $-80^{\circ}\text{ C}$ , mientras que la media de enero no pasó de los  $-36^{\circ}\text{ C}$ . El día que estuvimos allí, un día a pleno sol y pocas nubes, la temperatura se mantuvo alrededor de los  $-32^{\circ}\text{ C}$ , con poco viento: un día glorioso en todo sentido.

Pedimos disculpas al lector por la regular calidad de las fotos que ilustran este libro. Las cámaras que nos fueron provistas no eran buenas ni modernas y a varias les entraba un poco de luz, y la mayor parte de ellas fueron tomadas a través de ventanillas, cúpulas del sextante periscopico o los parabrisas de los aviones, sin filtros y por aficionados que cumplían varias tareas al mismo tiempo. En nuestro Informe Final en 1962, Anexo Fotografía, se agregaron 220 fotos en blanco y negro de 12x17cm obtenidas con cámaras F-8, que sirvieron fundamentalmente para luego situar los accidentes geográficos entre la *Estación Científica Ellsworth* y el *Polo Sur*, 180 fotos obtenidas con cámaras de 35mm, 124 diapositivas en *Auscocrome*, y más de 3 horas de filmación en *Kodakrome*

de 16 mm. que abarcaban los entrenamientos en aire y superficie, trabajos en tierra, demarcación de pistas en la *Antártida* y el vuelo al *Polo* en sí, que sirvieran para compaginar una película de toda la operación, de 46 minutos de duración. Las fotografías oficiales han desaparecido con el tiempo y sólo queda en poder de los integrantes de la U.T.7.8 un casete de video llamado "Los que vieron el alba austral", que nos fuera obsequiado por la Aviación Naval al cumplirse 25 años del vuelo, de modo que la casi totalidad de las fotos en blanco y negro y colores usadas en este libro pertenecen al autor o son viejas copias personales de las oficiales. Las de otro origen se especifican en cada caso en particular, aunque son pocas. Finalmente, pedimos también disculpas por no presentar mejores fotos de algunos integrantes, pues no hemos podido obtenerlas.

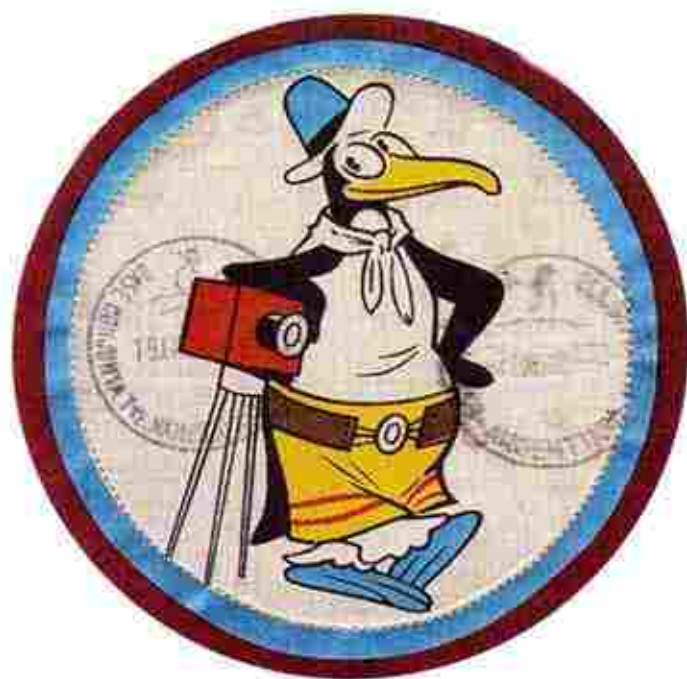
Y por supuesto agradezco afectuosamente al contralmirante Martini y los suboficiales Franzoni, Rodríguez y Elías, compañeros de ese vuelo, lo mismo que a los capitanes aviadores navales Canel y De Martini, grandes amigos y compañeros de la promoción 74 de la Escuela Naval Militar, y a camaradas del Ejército y de la Fuerza Aérea cuya buena memoria y desinteresada colaboración también me ayudaron enormemente a afinar algunos recuerdos que con el tiempo se habían diluido un poco.

Dejó todas las fotos obtenidas para que otro cartógrafo las amplie y vuelva a dibujar con una mayor exactitud, dados los adelantos de la fotografía y computación, la posición de los accidentes geográficos de la zona de la *Meseta Ejército Argentino*, las *Cordilleras Diamante* y *Santa Teresita* y los otros accidentes avistados hasta la que llamamos *Meseta Armada Argentina*, el más austral de todos los avistajes realizados. El mapa que adjuntamos es el correspondiente a la zona semidesconocida volada, y los nombres usados son los que fueron colocados por el Comando de la U.T.7.8 cuando esas cartas fueron confeccionadas y sólo existían algunos nombres dados por el general Pujato, los cuales fueron rigurosamente respetados.

El avión *CTA-15* estaba preparado para vuelos fotogramétricos y teníamos a bordo dos cámaras laterales K-17 y película virgen suficiente, pero el apresamiento del *rompuelos* en las proximidades de los *imataks Foca* no nos permitió llevar este equipo a bordo en la última etapa ni realizar los vuelos previstos para cartografiar la zona hasta el paralelo 84°S antes de emprender el vuelo desde *Ellsworth* al *Polo*, como veremos más adelante.

Finalmente, en los otros Apéndices se facilita una mayor información para comprender todos los puntos acotados en esta obra. En una época de GPSs, sistemas *Galileo*, aviones jet hipersónicos que vuelan sin piloto a velocidades 10 veces superiores al sonido, y teléfonos satelitales, es bueno recordar que en otras se debía navegar con un pequeño compás magnético, un teodolito, un giro direccional no muy apto para altas latitudes, un compás de sol, un sextante periscopico a burbuja, o uno marino con horizonte artificial, y que las comunicaciones

-cuando existieron- eran en AM y en Morse y que los radioaficionados constituían una ayuda fundamental, y que no teníamos tampoco fotos satelitales y los aviones volaban muchas veces a velocidades muy cercanas a las de pérdida de sustentación, por la inevitable enorme carga de combustible que debían llevar. La época heroica de la exploración ya ha pasado, sin ninguna duda, pero en esos tiempos el valor del ser humano era de mucho mayor peso que en los actuales, como veremos a lo largo de estos relatos, aunque el territorio antártico seguirá siempre siendo hostil para todos los seres vivos.



*Mascota de la Expedición.*

Razones económicas y geopolíticas, alentadas por el inexorable cambio climático, que se confirma a diario, resaltan cada vez más el valor del *Ártico* y el *Antártico*. Muchos de los países que ocupan esas zonas invierten en ellas ingentes sumas y se unen a los que reclaman derechos territoriales por razones históricas, geográficas o de permanencia, y los estados con Fuerzas Armadas poderosas basan sus razones en la potencia de sus armas, y sus derechos, simplemente, son una relación directa de su poderío.

El *Polo Norte* se está descongelando y pierde sus hielos a una alarmante velocidad, y el calentamiento global dejó de ser una amenaza para transformarse en una sombría realidad. Rusia se adelantó a los estados limítrofes y en agosto de 2007 envió directamente un mini submarino que plantó su bandera de titanio en el fondo de los 90°N, logrando la inmediata reacción de los *Estados Unidos de América*, *Canadá*, *Dinamarca* (por *Groenlandia*) y *Noruega*, iniciándose lo que por ahora es un conato de guerra fría de poca intensidad. Todo tiene color y olor

a petróleo, un recurso no renovable que se va extinguiendo de manera inexorable y cuyo valor ya está por encima del calculado para el 2008.

El eficiente y muy bien informado U.S. Geological Survey asegura que el 25% de las reservas de petróleo y gas se hallan debajo de los por ahora existentes hielos del *Polo Norte*, lo mismo que el 10% del agua dulce del planeta, mientras se especula que en la *Antártida*, sobre todo en nuestra *península*, existen también grandes reservas de petróleo y gas, además de minerales y recursos biológicos, y también el 75% del agua dulce del planeta, otro bien cuyo enorme valor e importancia la Humanidad pareciera no comprender bien todavía. La explotación de las zonas polares, con su importancia actual y el desmesurado crecimiento de la población mundial, a pesar de las distancias involucradas y lo terrible de su clima, ha entrado en los planes de muchos países: el ejemplo de *Alaska* es muy reciente y conocido por todos, y la gran cantidad de torres perforadoras existentes en zonas de clima desfavorable nos demuestran que el hombre sigue en su lucha contra los elementos climáticos, empujado por factores imposibles de detener.

Además de sus valores económicos, la *Antártida* es un continente donde existe tierra firme y se puede vivir, hay rocas, y cada día está más poblada de bases de naciones recién llegadas que sin duda alguna están esperando el momento para reclamar una porción de ese territorio del mayor tamaño posible, argumentando estudios científicos para el bien de la Humanidad cuando la realidad económica y geopolítica es bien distinta: el olor a petróleo se siente cada vez más intensamente, como ya dijéramos con anterioridad.

Por ello, no sorprendió que en noviembre de 2007 *Gran Bretaña* formalizara ante las Naciones Unidas el reclamo de más de un millón de kilómetros cuadrados de tierra y mar del *sexto continente*.

¿Nos damos cuenta en nuestro país del enorme valor del territorio antártico? ¿Le estamos dando toda la importancia que se merece? ¿Sabemos que es parte cierta de nuestra Patria y que a toda costa debemos seguir investigando seriamente y continuar teniendo la presencia de otrora, cuando en la Armada se nos enseñaba que **“allá donde la Patria se prolonga, la Marina de Guerra estudia y trabaja?”** ¿Valoramos los esfuerzos que civiles y militares han hecho y siguen haciendo en esas gélidas latitudes desde el Siglo XIX?

Tristemente, creemos que no.

Nuestro vuelo repercutió al principio muy favorablemente en nuestra república en enero de 1962, pero ahora, aun dentro de nuestra propia Fuerza, hay muchas personas que no tienen idea del tema.

Escribimos este libro con la esperanza que generaciones venideras sepan lo hecho por otras que le precedieron en el tiempo, desde la temprana juventud de Luis Piedra Buena.

La *Antártida* nos llama: sepamos escucharla y comprenderla. Es parte indisoluble de NUESTRA PATRIA.-

## Capítulo I

### Mi participación en este vuelo

Desde muy pequeño fui un apasionado lector, geógrafo aficionado y amante de viajes a lugares desconocidos. Mi padre me enseñó a manejar un teodolito y a obtener una posición por medio de larguissimas y complicadas fórmulas que sólo con la ayuda de pesadas tablas de logaritmos de 8 decimales y mucha paciencia era posible resolver. Leer los viajes de Colón, Magallanes, el pirata Drake y el francés Louis Antoine de Bougainville, los de mi siempre admirado James Cook, de James Ross, de nuestro pionero en el sur Luis Piedra Buena, del admirable Charles Darwin a lo largo de todo el planeta, los de geografía de Eliseo Reclus, la colección completa de Julio Verne, el Tesoro de la Juventud, la Enciclopedia Británica, el inglés Robert F. Scott, el Dr. Edward Wilson, el inigualable noruego Roald Amundsen, el "Patrón" Ernest H. Shackleton, nuestro José María Sobral, el vencedor de los dos polos geográficos almirante Richard E. Byrd, el Dr. Peter Freuchen y sus increíbles aventuras en el *Artico*, el historiador Samuel Eliot Morison, todos los números de la National Geographic Magazine, etc., lo mismo que los libros de ciencia-ficción que me llevaron mas allá de la atmósfera y que la ciencia de nuestros días va dejando atrás a pasos agigantados transformándolos en realidades, al igual que los días y días al timón de una embarcación a vela, embelesado de amaneceres, atardeceres y horizontes siempre iguales, pero siempre distintos, también ayudaron grandemente a conformar mi mentalidad de soñador de horizontes, que la vida me permitió convertirlos en realidad.

Si, queridos lectores: desde chico fui amigo del Sol, la Luna, los planetas y las estrellas, las tierras inexploradas, y en mi lejana provincia guaraní se fueron abriendo poco a poco en mi mente adolescente un mundo lleno de maravillas que el destino y mi profesión me permitieron conocer. Y es por eso que hoy día, ya ochentón pero con la mente clara y la ayuda de Diarios Personales, agendas, informes, camaradas, libros, fotografías, planillas guardadas celosamente y las cartas del vuelo ya amarillas por el tiempo, vuelven las vivencias a reunirse en mi mente y decido escribir estos recuerdos, ahora que el paso del tiempo ha hecho que olvidáramos un poco algunas situaciones desagradables que inevitablemente se suscitan cuando grupos humanos, de niveles o capacidades diferentes, están juntos y sometidos a situaciones extremas.

Nuestra Primera Expedición Argentina al *Polo Geográfico Sur* fue realizada por un grupo de miembros de la Armada Argentina, a los que los vaivenes de los destinos militares reunieron en la *Base de Comando Ezeiza*, donde estaba basada la Escuadrilla de Transportes Aeronavales: no se los escogió especialmente para esa misión. El suscrito se desempeñaba en ese año 1961 como segundo

comandante de la *Base Aeronaval Punta Indio* y fue invitado a participar en ella en su capacidad de antiguo conocedor de la *Antártida* y navegador de esa zona desde sus años de guardiamarina.

Desde ya pedimos disculpas al lector por la gran cantidad de fechas, posiciones geográficas, distancias, temperaturas, nombres propios, etc. que mencionamos a lo largo de este relato, pero creemos que esta abundancia de datos les permitirá acompañarnos con la ayuda de un atlas y cartas náuticas a seguir los pasos y comprender el accionar de todos los hombres que de una forma u otra contribuyeron a que la Humanidad llegara a los *Polos*. La historia completa es muy larga y a veces tediosa y sólo queremos recordar algunos hechos que consideramos importantes. Desde ya pedimos también perdón por ello, pero no podemos dejar de recordar que Scott sabía perfectamente bien que su muerte estaba cercana, a pocas horas, y seguía escribiendo en su Diario hasta que sus manos congeladas le impidieron continuar. Cuando Shackleton dejó a sus hombres en la *isla Elefante* y zarpó con la pequeña *chalupa James Caird* en búsqueda de auxilio en las *islas Georgias del Sur*, tenía también perfectamente claro que las probabilidades de éxito eran mínimas, pero debía salvar la vida de sus hombres y no hesitó un segundo en afrontar un viaje prácticamente irrealizable. Amundsen no tenía buenas relaciones con Nobile, pero cuando éste desapareció con su *dirigible* no vaciló en salir a volar en su búsqueda, a pesar que ello le significó la muerte. Zaratuegui estaba bien al tanto que su *remolcador A.R.A. Guaraní* no estaba en condiciones de ir al *pasaje Drake*, como se lo manifestó a su Comando, pero igualmente salió a navegar hacia una muerte inexorablemente cierta. No debemos olvidar nunca estas actitudes. Con esta clase de hombres se ha escrito la historia de la Humanidad.

Este relato comienza en el año 1961, como lo recordáramos antes.

La Armada estaba preparando un vuelo a la *Antártida* muy ambicioso, pues la idea final escondida en el objetivo de "alcanzar la máxima latitud posible" era cumplir el viejo sueño nacido en el año 1951 de llegar al *Polo Geográfico Sur*. La misión estaría a cargo del capitán de fragata aviador naval D. **Hermes José Quijada**, en ese entonces Comandante de Transportes Aeronavales, quien le preguntó al capitán de corbeta aviador naval D. Siro De Martini -compañero mío de la Promoción 74 de la Escuela Naval Militar y además íntimo amigo-, si conocía algún oficial de experiencia antártica y que además supiese navegar bien en esas latitudes. De Martini de inmediato le dio mi nombre, pues sabía que yo también había estado en la *Estación Científica Ellsworth*<sup>9</sup> y volado con los norteamericanos por los alrededores, cuando durante el verano 1957-58 cumplía funciones de Observador Argentino en la Operación Congelamiento Profundo III del Grupo de Tareas 43.6, *Grupo Naval del Mar de Weddell*, de la Fuerza de Tareas N° 43.

de la Armada de los *Estados Unidos de América*, una de cuyas misiones era la de reabastecer las bases norteamericanas instaladas con motivo del Año Geofísico Internacional.

En el mes de julio de 1961 el capitán De Martini me habló del asunto y de inmediato acepté la posibilidad con el mayor entusiasmo. Días después conocí al capitán Quijada, conversamos largamente y le manifesté mis reservas de unirme al grupo en calidad de Jefe de Operaciones, Fotografía y Navegación, siendo yo del cuerpo de comando escalafón general (oficial de cubierta). Luego de recibir todas las seguridades del caso, quedé extraoficialmente adscripto al grupo, aunque mi pase oficial fue ordenado recién el 17/IX/1961. Siendo una operación de carácter "Confidencial", tuve a partir de ese momento que moverme con el mayor cuidado posible, aunque los acontecimientos muy pronto me hicieron comprender que en todos los estamentos de la Marina se comentaba abiertamente que "la Armada volaría al *Polo Sur*".

La cartografía al sur del *Mar de Weddell* era prácticamente inexistente, de modo que ese tema a mi cargo fue lo primero que debía resolver. Ya desde el inicio quedó claro que nuestro grupo estaría compuesto por dos aviones *Douglas DC-3* y un *DC-4* que serviría de apoyo, fundamentalmente meteorológico. Los dos *C-47* eran lo **único** que podíamos disponer, y los norteamericanos ya tenían buena experiencia sobre el comportamiento de estos verdaderos caballitos de batalla que tanta fama alcanzaron en el mundo cumpliendo las misiones más diversas que les pudieran encomendar. Poco a poco fui separando todos los libros que podrían ayudarnos y enseguida me puse en contacto con el general de división D. Hernán Pujato, militar al que mucho apreciaba y respetaba por ser un antártico de ley, y porque fue el primer argentino que voló con un pequeño avión *Cessna* más al sur del paralelo 83° S. Recuerdo perfectamente bien las lágrimas que asomaron a sus ojos cuando le manifesté los íntimos deseos de la Armada de llegar a Latitud 90° S, y cómo con su modestia de siempre me proveyó de fotos, croquis y recuerdos de sus tiempos en las *Bases San Martín y Belgrano I*.

Después, contacté con un querido amigo, noruego de nacimiento pero norteamericano por adopción, al que conocí en la *Estación Científica Ellsworth*\* a fines de 1957, donde era el jefe saliente de la misma. El capitán de navío de la reserva, Finn Ronne, estuvo a cargo de la construcción de dicha *estación* y ejerció el doble comando del personal científico y militar. Su padre, Martin Ronne, por un periodo de 20 años fue miembro de las expediciones de Roald Amundsen, tanto en el *Polo Norte* como en el *Sur*, incluyendo la llegada del aguerrido noruego al *Polo Sur* en 1911, y como si eso fuese poco, acompañó también al almirante Byrd en *Pequeña América* y fue el único de los 43 hombres del grupo que había invernado previamente en ese continente; y su cumpleaños 68 lo celebró durante esa invernada. . . Finn también acompañó a Byrd en su campaña 1933-35 y luego comandó su propia expedición cuando invernó en *Bahía Margarita*\* en

1946-1948. Sin duda alguna era un hombre de amplia experiencia polar, que realizó al sur de *Ellsworth* varias exploraciones y vuelos, que los tradujo en un mapa que generosamente me proveyó, donde estaban además incluidos los vuelos y reconocimientos realizados desde la isla *Stonington*\*. También le debemos al capitán Finn Ronne el explícito reconocimiento de lo realizado por el general Pujato, a quien textualmente le atribuye en su libro *Antarctic Command*, The Bobbs-Merrill, Company Inc., 1961, página 31, ser "el primero en esa área desde su *Base General Belgrano*, establecida en 1954. El General Pujato, comandante de esa *base argentina*, me describió con detalles los vuelos que había hecho hacia el interior en 1955. Esto fue de mucho interés para mí, pues había observado montañas más tarde "descubiertas" por los aviadores navales norteamericanos en 1956 y por los británicos en 1957".

También el libro *The Crossing of Antarctica*, Cassell & Company Limited, London, WC1, 1958, escrito conjuntamente por el inglés Dr. Vivian Ernest Fuchs y el neocelandés Edmund Hillary, nos proveyó de la más correcta situación de algunos accidentes geográficos y de *sastrngis* altos cerca del *Polo*, y la lista del correcto material de navegación que debía llevar un avión que fuera a volar a la *Antártida*.

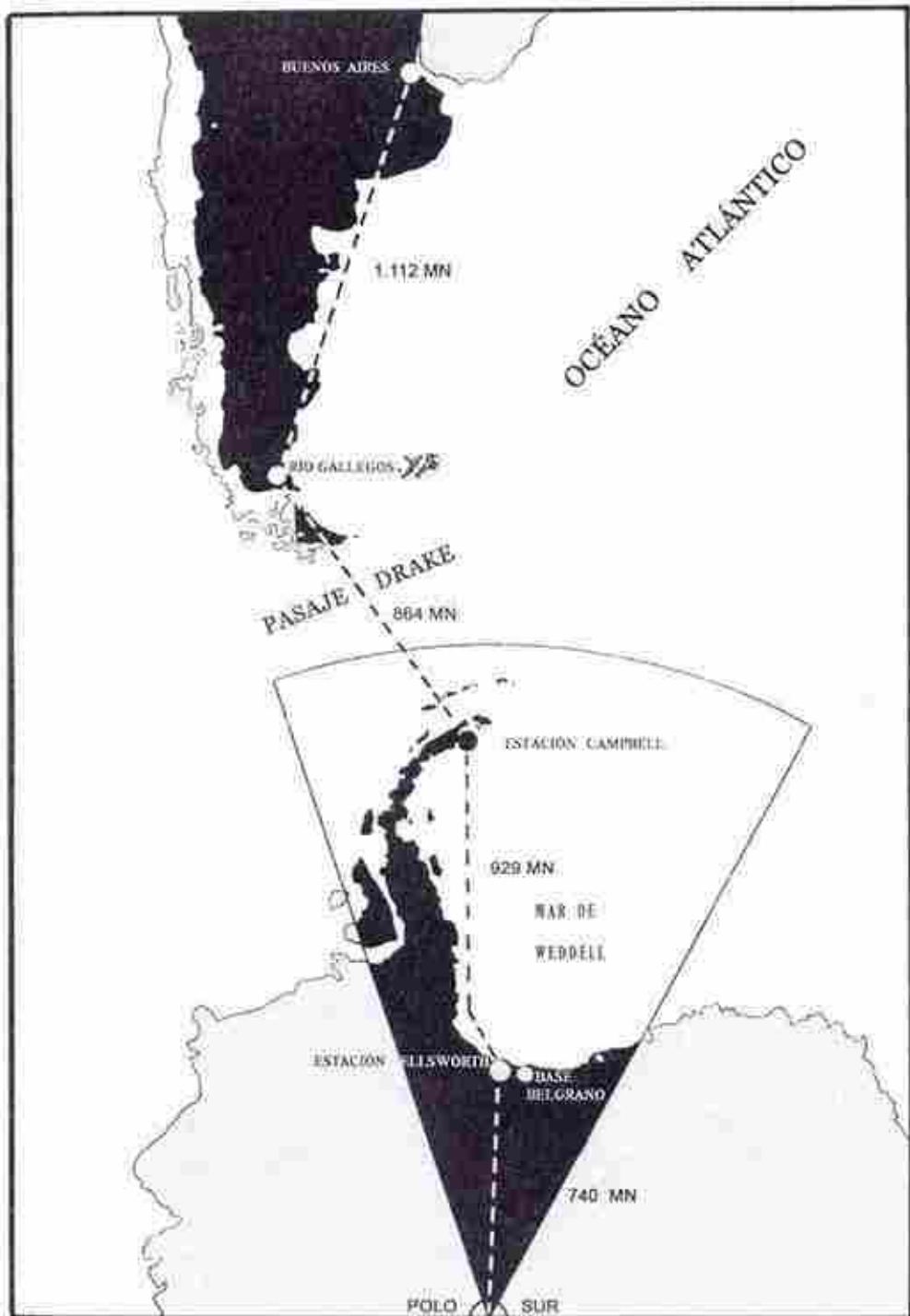
El mayor James Lassiter, también acompañante de Ronne en *Stonington* y luego en *Ellsworth*, nos brindó igualmente su larga experiencia de vuelo en el *continente blanco*.

El Dr. Henry Dater, también amigo mío e Historiador de la Oficina de Proyectos Antárticos de los *Estados Unidos de América*, sita en *Washington D.C.*, me facilitó todas las cartas de la Marina y Fuerza Aérea que abarcaban la zona de vuelo desde la *Estación Científica Ellsworth* hasta el *Polo*, y nuestro Servicio de Hidrografía Naval, como es lógico, nos brindó también su ayuda y material disponible y toda su buena voluntad de siempre. Mi enorme agradecimiento a todos ellos.

Con todos esos elementos, en la *Base Aeronaval Punta Indio* confeccionamos una "Carta Provisoria" en proyección estereográfica polar en escala 1:2.188.880, en la que volcamos con la mayor exactitud posible todos los accidentes y novedades que pudimos reunir, colocando obviamente los nombres propuestos por los miembros del Ejército desde 1955, y por Finn Ronne en sus vuelos y travesías desde su *base* en la *isla Stonington* en *bahía Margarita* en 1946-1948 y desde la *Estación Científica Ellsworth* entre 1956-1958, cuando llegó a la *cordillera Santa Teresita* y la situó correctamente, lo mismo que la *isla Berkner*, al S de la *barrera de Filchner*. Con esa carta, el pequeño compás magnético del avión, el giro direccional de tablero del avión, alturas de Sol tomadas cada veinte minutos y cerca del *Polo* más cercanas aún entre sí con el sextante periscopico Kollsman a burbuja, y la permanente ayuda de la buena suerte que nos acompañó en todo momento, pudimos llegar y regresar por primera vez del *Polo Geográfico Sur*.

Con posterioridad al vuelo, pudimos entonces situar exactamente los nuevos y vie-





*Carta general del Vuelo al Polo Geográfico Sur.*

jos accidentes geográficos encontrados en nuestra ruta y confeccionar en el Servicio de Hidrografía Naval la nueva Carta Especial N°P°2 . DE CABO ADAMS AL POLO SUR, en Proyección Estereográfica Polar. Escala en Latitud 80° 1:2.000.000. Mayo 1962. En el Capítulo XVI recordaremos todo el material obtenido y elevado a los altos estamentos de la Armada:-

### Breve historia de las exploraciones y vuelos polares

No es nuestra intención en absoluto recordar cronológicamente todas las expediciones a las regiones polares, sobre todo al *Continente Antártico*, pero consideramos fundamental mencionar los más importantes pasos del hombre por develar zonas del planeta que permanecían ocultas y comprender los sacrificios que significaron abrir los caminos que llevaron a que huellas humanas hollaran los polos geográficos. La lucha fue larga, cruenta, difícil, y sin duda alguna muchos hechos seguirán permaneciendo en el olvido y la verdadera historia no podrá ser nunca fehacientemente escrita, pues los diarios de navegación eran en la antigüedad tesoros guardados celosamente por los capitanes por razones comerciales o de prestigio nacional. Aún hoy, en pleno Siglo XXI, hay zonas del *continente blanco* solo conocidas por fotos satelitales, pese a que el hombre ha tomado definitivamente conciencia de la importancia que tienen para la humanidad ambas zonas polares. Esperemos que se tome conciencia también que estamos destruyendo nuestro planeta y especies animales y vegetales a una velocidad cada vez mayor, y que si no tomamos medidas trascendentales y de cumplimiento obligatorio, los hielos seguirán desapareciendo. A lo largo de este libro iremos comentando sobre el particular, pero recordemos que las pistas de anevizaje de *Campbell* y de *Ellsworth* ya han desaparecido, no existen más: las pistas se han disuelto o salieron a navegar hacia su muerte; y los hielos de ambos casquetes polares siguen desapareciendo a creciente velocidad.

No pretendemos, en absoluto, analizar totalmente los problemas del *Sexto Continente*. Solo recordamos que ha sido el último continente en ser explorado, pese a que ya en la Grecia antigua el sabio Aristarco sugirió la presencia de una gran masa continental al sur, la *Terra Australis Incognita*, cuya existencia fue confirmada a través de los años y cuya búsqueda científica la inició el gran navegante James Cook. No pretendemos tampoco analizar reclamos territoriales: nuestro país ha estado presente en él por siglos y reclama para sí el sector comprendido entre los meridianos 25° W y 74° W, al sur del paralelo 60° S, incluyendo las *islas subantárticas* y las *Georgias* y las *Sandwich del Sur*. Es un hecho indiscutible sobre el cual no volveremos.

Pero abusando tal vez de la paciencia del lector, trataremos de recordar ahora lo más sucintamente posible los hechos y los hombres de la conquista polar, donde el avión ha tenido y tendrá un papel preponderante, y rogamos se nos perdone si insistimos más de lo conveniente en los sufrimientos de hombres de la bien llamada "época heroica" de la exploración polar: son héroes que han dejado una gran enseñanza a la Humanidad y a los cuales no debemos nunca olvidar, aunque muchas veces nos extendamos un poco más de lo necesario en recordar todas sus tribulaciones.

Por último, conociendo y estudiando la vida de grandes exploradores polares es como pudimos trazar los planes de nuestro vuelo al *Polo Sur*. Se aprende de los aciertos y de los errores de cada uno de ellos, desde sus métodos de navegación hasta la planificación de los más mínimos detalles, desde el respeto a los que más saben al perdón de los novicios que siempre tienen la petulancia de negarse a escuchar a los viejos y experimentados. La misma historia se ha repetido una y otra vez. La lectura y estudio de todos estos viajes nos hará más humildes y más sabios, sin duda alguna.

Viejos navegantes arrojados al sur por violentas tormentas tan comunes en el *paseje Drake*, sin duda alguna deben haber sido quienes primero avistaron algunas *islas antárticas o subantárticas*. Varios libros dan por hecho que el capitán **Dirck Gherritz**, con el buque *Buenas Noticias*, perteneciente a la escuadra holandesa de Jacobo Mahu, después de atravesar el *estrecho de Magallanes* fue azotado por un violento temporal que lo arrastró hacia el sur y entre los 61° y 64°S, en 1599, sus tripulantes "avistaron tierra alta y montañosa cubierta de nieve, como la costa noruega". Nunca quedará claro si avistaron las *islas Diego Ramírez*, las *Shetland del Sur* o tal vez las *Orcadas del Sur*.

El capitán inglés **James Cook**, sin duda alguna uno de los marinos más completos de todos los tiempos, como explorador, cartógrafo y navegante, fue comisionado por la Armada Real Británica para explorar el *océano Pacífico*, comprobar fehacientemente la existencia de tierras en latitudes australes y enriquecer las posesiones del imperio. Efectuó tres viajes alrededor del mundo, muriendo en la *isla Hawái* en el tercero, pero es en el segundo de ellos, realizado entre los años 1772 y 1775 con los buques *Resolution*, de 462 ton y 112 hombres, y el *Adventure* (capitán Tobias Furneaux), 336 ton y 81 hombres, el que realmente nos interesa. Como todas las suyas, esta expedición contó con los elementos que la Marina Real podía ofrecerle en esa época. El Parlamento Británico, a través de su famosa Acta de Longitud, había establecido en 1714 una recompensa de 20.000 libras esterlinas (varios millones de dólares de nuestros días) para quien encontrara un medio "factible y práctico" para determinar la hasta ese entonces esquiva longitud, sólo exigiendo que el error no fuese mayor "a medio grado de círculo máximo". Un oscuro carpintero inglés, llamado John Harrison, construyó un reloj marino (el H-1), que probó ser el medio buscado, pero el almirantazgo se negaba a aceptarlo y prefería el "método de distancias lunares", del alemán Johannes Werner, engorroso sistema que con elementos primitivos de navegación sumados al movimiento de los buques lo hacía casi inaceptable. James Cook conocía y aplicaba este método, que consistía en tomar casi simultáneamente tres medidas angulares y determinar las horas locales de las observaciones: las medidas angulares eran la altura de la Luna y del Sol (o estrellas) sobre el horizonte, el ángulo entre la Luna y el Sol (o las

estrellas), y luego efectuar las correcciones por semidiámetros, refracción, paralaje y depresión del horizonte. La diferencia entre la hora local del buque y la de las Tablas calculadas por el astrónomo real Nevil Maskelyne, gran defensor de este método, podía entonces usarse para determinar la longitud del buque, y toda esta operación ocupaba más de un par de horas, en el mejor de los casos. El reloj H-4 de Harrison, en un viaje de *Inglaterra* a *Jamaica* en 1761, a pesar de haber soportado el buque tormentas de gran intensidad, sólo tuvo un error menor de 5,1 segundos luego de 81 días en el mar: la longitud estaba en camino de dejar de ser el demonio de los marinos.

James Cook llevó a bordo, además de su viejo y confiable octante de Hadley, un nuevo sextante que le fuera construido por Jesse Ramsden, sus reglas paralelas de bronce, sus compases con suspensión cardánica, pinulas para observación de acimutes, un inclinómetro para mostrar las variaciones del campo magnético terrestre, un compás de tres brazos para obtener instantáneamente la posición marcando angularmente tres puntos conocidos, y también dos astrónomos que estarían a cargo del reloj K-1, construido por Larcum Kendall, una copia exacta del famoso H-1 de John Harrison, y tres cronómetros construidos por John Arnold, de menor calidad y de los cuales sólo uno de ellos se comportó razonablemente bien. El K-1 tuvo una marcha muy regular, pues recuerda Cook en sus memorias el día 18/II/1774: "el cielo despejado nos permitió confirmar nuestra longitud con la excelente ayuda del reloj del Sr. Kendall y varias observaciones de distancias lunares, que resultaron casi idénticas". En este viaje se pudieron situar por primera vez en forma correcta todos los nuevos avistajes y corregir cartas con gruesos errores de longitud. Pero regresemos a las penetraciones de los mares *antárticos*, con datos extraídos de las memorias de este excelso navegante:

a) El 17/II/1773 el *Resolution* fue el primer barco en cruzar el *Círculo Polar Antártico*. "Albatros grises nos escoltaron hasta el paralelo  $67^{\circ}15' S$ , en longitud  $39^{\circ}35' E$ . El hielo era tan tupido que no podíamos seguir". Subido al mástil, el explorador no vio señales de tierras; pero en esa latitud, si hubiesen llegado alrededor de los  $50^{\circ}E$ , sin duda alguna habrían avistado el continente, y las costas del príncipe Olav tendrían otro nombre en los mapas y con justísima razón.

b) 20/XII/1773: Dice Cook en su Diario: "Durante la tarde cruzamos el *Círculo Polar Antártico* por segunda vez durante este viaje en longitud  $147^{\circ}30' W$ , el 22 llegamos a  $\varphi = 67^{\circ}31' S$  en  $\omega = 142^{\circ}54' W$ , y el día 26 a mediodía la altura del sol nos indicó que estábamos en  $\varphi = 66^{\circ}22' S$ , otra vez al norte del círculo.

c) Por tercera vez vuelve Cook a cruzar el círculo: lo hace en longitud  $109^{\circ}31' W$  y bordeando el hielo marino y los témpanos de todo tipo el día 30/I/1774 alcanzan una latitud máxima de  $71^{\circ}10' S$  en longitud  $106^{\circ}54' W$ , pero sin avistar tierra otra vez. Nunca ningún navegante había alcanzado un punto tan austral, y pasarían muchos años para que sobrepasasen esa latitud. El día 6/II/1775, debemos recordar también que Cook escribió en su Diario "estar seguro de la existencia de

tierras más al sur de los puntos por él alcanzados". Fue el primero en circunnavegar la *América*.

En enero de 1775, descubrió las *islas Georgias del Sur*\* y luego las *Sandwich del Sur*\*, alcanzando las *Tiule*\* antes de virar al norte y emprender el regreso a *Inglaterra*.

Al regresar a *Londres* el 30/VII/1775, fue hecho miembro de la *Royal Society* y el almirantazgo lo ascendió a Capitán, reconociéndolo como "el marino más capaz que haya existido en el imperio".

Quien escribe este libro, admirador incondicional de este gran navegante, estando en la isla grande de *Hawaii* fue a la *bahía Kealahakua* y permaneció un rato en silencio en señal de respeto frente al monolito que señala el lugar donde fue muerto por los nativos el 14 de febrero de 1779.

Debió transcurrir casi medio siglo hasta encontrar otros navegantes que anduvieran por esas latitudes, pero es un periodo algo oscuro debido a que los foceros y loberos escondían celosamente la posición de sus cotos de caza y no todos tenían buenos conocimientos de navegación. Por ello solo recordaremos los nombres de aquellos que aparecen en los derroteros argentinos, norteamericanos e ingleses, con la mayor imparcialidad posible.

Entre los años 1818 y 1820 el capitán **Carlos Timblom** comerciaba con cueros de foca peletera con el buque argentino *San Juan Nepomuceno*, y el bergantín *Espíritu Santo*, de la misma nacionalidad, ya andaba por las islas desde 1818. No hay duda alguna que el *San Juan Nepomuceno* fue el primer barco que obtuvo cueros de foca en las islas que luego serían llamadas *Shetland del Sur*\*, pues entró al puerto de *Buenos Aires* el 22/II/1820 con una carga de 14.600 cueros, como mencionara *La Gaceta de Buenos Aires*. Este mismo diario también consignaba dos salidas en lastre del *Nepomuceno* para faena con lobos con fechas 18/IX/1818 y 25/VIII/1819, lo que nos demuestra que anduvo por las islas *Shetland del Sur* antes que William Smith, como está certificado por diarios argentinos de la época. Aunque no debemos olvidar tampoco que existen serias razones para confirmar la presencia de barcos españoles en las islas *Shetland del Sur*, pues en 1820 fueron encontrados los restos y anclas del navío *San Telmo*, que intentando virar el *cabo de Hornos* terminó hundándose en fecha incierta en la *bahía Blythe*\*, *isla Desolación*\*, al norte de la *isla Livingston*\*, en las *Shetland del Sur*.

El inglés **William Smith**, en navegación de *Buenos Aires*\* a *Valparaíso*\*, avistó también las islas *Shetland del Sur* el 19 de febrero de 1819, y en diciembre de ese mismo año, regresando de *Valparaíso* con Edward Bransfield a bordo también del bergantín *Williams*, avistaron tierra el 16/I/1820.

El capitán **Fabian Gottlieb von Bellingshausen** zarpo de *Rusia* con las corbetas *Vostok* y *Mirny* y el 27/XII/1819 avistaron las islas *Georgias del Sur*, descubiertas por Cook en 1775, llegando después hasta las islas *Pedro I*\*\* el 22/I/1821 y

*Alejandro I*<sup>o</sup> el día 28. Se encontró más tarde con el norteamericano Palmer a bordo del foxquero *Hero* y regresó a su país. Esta expedición fue la que circunnavegó la *Antártida* por segunda vez.

Una confirmación segura de las navegaciones del bergantín argentino *Espíritu Santo* en aguas antárticas con anterioridad a 1819, es la certificación del "Journal of the Franklin Institute" basándose en el diario de navegación del capitán **Nathaniel B. Palmer**, que lo menciona específicamente, y si en el verano 1819-20 el *Espíritu Santo* conocía esas zonas de cacería, es dable creer que desde tiempo atrás ya navegaba esas aguas. Y no olvidemos que desde 1806 otro barco argentino de nombre *Mercurio* se dedicaba a la caza de focas, aunque no se han encontrado constancias de la nacionalidad de su capitán. El norteamericano Palmer descubrió la entrada del *canal Orleans* y la situó en los 63°45' S, lo que podría considerarse como el primer avistaje oficial del territorio continental antártico. También Palmer menciona en su Diario que el inglés **James P. Sheffield** y él cazaban juntos en las *Shetland*, y Sheffield también menciona haberse encontrado con el *Espíritu Santo* en la *caleta Hersilia*<sup>o</sup>, en *puerto Echeverría*<sup>o</sup>, en la *isla Rugosa*<sup>o</sup>.

Las *islas Orcadas del Sur*<sup>o</sup>, por su parte, fueron descubiertas el 7/XII/1821 por el norteamericano Palmer a bordo de su *balandra James Monroe*, acompañado por el capitán británico **George Powell** en su *balandra Dove*. Ambos habían zarpado de la *isla Clarence*<sup>o</sup> navegando hacia el Este, y no sólo reconocieron estas *islas* sino también las cartografiaron.

Por último, en estos años algo confusos, la primera internada de la que se tienen datos concretos fue la realizada en el año 1821 por el capitán **Clark**, del *Lord Melville*, que acompañado por 10 de sus hombres permaneció en *puerto Esther*<sup>o</sup>, en la costa norte de la *isla 25 de Mayo*<sup>o</sup> (*King George*), dedicado a la caza de focas.

El capitán inglés **James Weddell** a bordo de su *bergantín Jane* descubrió el *mar*<sup>o</sup> que lleva su nombre navegando en conserva con el *citer Beaufoy*, capitán Mathew Brisbane. El día 20 de febrero de 1823 llegaron hasta el paralelo 74°15' S en longitud 34°17' W, donde los hielos le cerraron el paso por completo.

El territorio *antártico* era visitado cada vez con mayor frecuencia, ahora ya no sólo por foqueros y aventureros sino también por hombres de ciencia que deseaban desentrañar sus misterios. El capitán francés **Jules Dumont D'Urville**, experto hidrógrafo y navegante de todos los mares del mundo, entre los años 1837 y 1840, con sus *corbetas Astrolabe* y *Zélee* recorrió la *península Antártica*<sup>o</sup> y descubrió la *terra de Adelia* en el sector australiano. Los pingüinos *Adelia*, vistos por él por primera vez, fueron así bautizados en recuerdo de su esposa, sin aclarar las razones que lo motivaron a ello.

El teniente de la marina norteamericana **Charles Wilkes**, entre 1838 y 1842,

acompañado por un grupo de notables hombres de ciencia, navegó las *Shetland del Sur*, las costas de la *Tierra de San Martín* (o *Tierra de Graham* o de *Palmer*) y las costas del sector australiano: fue el primer navegante en afirmar que la *Antártida* era en realidad un continente.

El oficial de marina inglés **James Clark Ross**, con sus barcos *Erebus* y *Terror*, zarpó de *Hobart*\* (*Tasmania*\*) en noviembre de 1840. Avistó el *cabal Adare*\* y descubrió la *Tierra de la Reina Victoria*\* y luego la *isla*, la *barrera* y el *mar* que hoy llevan su nombre. El 23/II/1842 alcanzó la posición más austral de la expedición,  $\varphi = 78^{\circ}10' S$  y  $\omega = 161^{\circ}27' W$ , cerca de la *bahía de las Ballenas*\*, para continuar rumbo al levante explorando luego la costa Oeste de la *península Antártica* y las *Shetland del Sur*\*, y arribar finalmente a las *islas Malvinas* el 6/IV/1842, de donde volvieron a zarpas en diciembre del mismo año otra vez hacia la *península Antártica*, llegando hasta la *isla Cerro Nevado*\*, donde los hielos le cerraron el paso. Tomó entonces el rumbo E y el 5/III/1843 llegó a los  $71^{\circ}30' S$  y  $14^{\circ}51' W$  en el *mar de Weddell*\*, donde los hielos volvieron otra vez a obligarlo a dirigirse al Norte, arribando a la *bahía Simon*\*, *Africa del Sur*, el 4/IV/1843. Fue el primer navegante en explorar enteramente ambos grandes mares *antárticos*.

Nuestro viejo conocido el capitán **William S. Smiley**, llevando a su bordo al entonces muy joven primer oficial **Luis Piedra Buena**, en la temporada favorable 1850-51 también estuvo en la *península* cazando focas y navegando los *estrechos De Gerlache* y *Bismarck*.

El foguero noruego capitán **Carl A. Larsen**, durante el verano de 1892-93, estuvo operando en el *golfo Erebus* y *Terror*\*, con su buque *Jason*, en la parte nororiental de la *península Antártica*. Desembarcó en la *isla Seymour* (hoy *Marcambio*\* para nosotros los argentinos) y encontró en ella los primeros fósiles en el *continente blanco*. Se topó con el borde del *pack* 30 millas al S de la *isla Cerro Nevado* en la que también desembarcó. La siguiente temporada favorable lo encontró de nuevo en la zona con el *Jason*, acompañado ahora por el *Hertha* y el *Castor*. Volvió a desembarcar en la *isla Seymour* y esta vez el *pack* le permitió alcanzar los  $68^{\circ}10' S$  en  $59^{\circ}59' W$ , avistando al occidente las *Tierras del Rey Oscar II*\* y la *Tierra de Foy*\*. El 15/III/1894 retornó a las *islas Malvinas*.

Podemos decir que con estos viajes terminaron las exploraciones del Siglo XIX. El mundo había tomado plena conciencia de la importancia y posibilidades de la *Antártida*, y los intelectuales de la época decidieron finalmente que las ciencias debían encabezar las futuras investigaciones de las zonas polares.

En el año 1895 se realizó en *Londres* el **Sexto Congreso Internacional de Geografía**, que entre sus primeras recomendaciones instó a las sociedades cienti-



ficas del mundo a la exploración del nuevo continente en todas las ramas de las ciencias. Cuatro años más tarde, en el Congreso Internacional de Geografía reunido esa vez en *Berlin*, volvieron a efectuar las mismas recomendaciones, a las que países como *Alemania, Bélgica, Escocia, Francia, Inglaterra, Noruega y Suecia* se hicieron firme eco de las mismas. *Argentina*, ya en ese entonces, entendió también el llamado y colaboró instalando un observatorio meteorológico y magnético en la *isla Año Nuevo\* (Isla de los Estados)*, y brindando amplio apoyo a todas las expediciones que pasaron por nuestro país.

La expedición belga a la *Antártida* a cargo del teniente de la Real Marina Belga **Adrian De Gerlache** a bordo de un ex ballenero noruego de 250 toneladas al que rebautizaron con el nombre de *Belgique*, zarpó del puerto de *Amberes* el 16/VIII/1897. En el estrecho que hoy se llama *De Gerlache\**, el ballenero quedó aprisionado por los hielos y debió invernar durante 1898.

A pesar que algunos autores consideran que es el primer buque en hacerlo, hay constancias que varios foqueros lo habrían hecho antes, por motivos meramente comerciales.

Es de notar que entre la cosmopolita oficialidad que lo comandaba, figuraba un joven noruego de 25 años que había estudiado medicina y navegación antes de embarcarse **Roald Amundsen**, que se haría famoso como excelente explorador y también conquistador de ambos *polos geográficos*. Había nacido en el pueblo de *Borge*, cerca de *Oslo*, el 16 de junio de 1872.

El *Belgique* logró arribar a *Punta Arenas\** el 28/III/1899.

Casi conjuntamente con la expedición del sueco Dr. **Otto Nordenskjöld**, los británicos también organizaron otra a cargo de un hombre que permanecería para siempre en el recuerdo de los viajes al continente antártico. Cuando el Sexto Congreso Internacional de Geografía reunido en *Londres* en 1895, presidido por el entonces presidente de la Real Sociedad Geográfica de *Gran Bretaña* Sir Clements Robert Markham, estimuló a todas las naciones a explorar el fondo de nuestro planeta, Markham decidió que su país no podía quedarse atrás en absoluto, ya que muchas naciones prometieron colaborar y sin duda alguna la fama y el honor nacional esperaban al primer hombre que hollara el suelo del *Polo Geográfico Sur*; y como buen ex oficial de la marina real, decidió que quien primero debía llegar debería ser sin la más mínima duda un oficial de la Royal Navy (Marina Real).

**Robert Falcon Scott** era en esa época un primer teniente de la Marina Real sin ninguna experiencia en el hielo. Temía entonces 32 años de edad, una férrea voluntad para todos sus actos, enorme ambición y patriotismo, y el profundo convencimiento de que un Oficial de la Marina Real Británica estaba capacitado para llevar a cabo con éxito cualquier tipo de misión. Por ello lo eligió Markham como

Jefe de la Expedición Nacional Británica a la Antártida 1901-1904, llamada también *Expedición Discovery*, por el nombre que tendría la nave con la cual navegarían al S.

Se construyó este buque, expresamente diseñado para navegar entre los hielos, con 485 toneladas de registro, eslora entre perpendiculares 52,43m, manga máxima 10,36m y un calado medio de 4,72m, con un casco de extraordinaria solidez, máquina principal con dos calderas cilíndricas, un condensador para obtener agua potable y un dinamo para energía eléctrica, un fuerte guinche a mitad del buque y un potente cabrestante a proa, amén de 3 palos con 5 velas cuabras cada uno y 4 cuchillas a proa, que con viento largo le permitirían navegar a 8 nudos. En su popa, además, se le había construido un pozo que permitía cambiar el timón o la hélice en navegación. Mientras el buque iba tomando forma, Scott fue a *Noruega* a entrevistarse con el capitán Carl A. Larsen, de amplia experiencia en la navegación entre los hielos, y de allí fue a *Berlín* a encontrarse con el profesor Erich van Drygalski, que también estaba preparando un viaje similar al suyo.

El 10/VI/1900 Scott fue ascendido a capitán de fragata, muy posiblemente dada la importancia de la expedición. Su buque fue botado en *Dundee* el 25/III siguiente, fondeó en *Cowes* cerca de los dos yates reales, recibieron la visita del Rey Eduardo VII, la Reina Alejandra y la Princesa Victoria, quienes les transmitieron "reales palabras de aliento", y el 6/VIII/1901 pusieron rumbo inicial al Oeste en medio de una gran fanfarria y los vitores de la mucha gente que los fue a despedir. Muy pronto estos hombres irían a enfrentarse a una *Antártida* desconocida que pondría a prueba el valor de los tripulantes y la capacidad de mando de sus jefes y oficiales.

Doblaron el *cabotaje de Buena Esperanza*\* y llegaron a *Nueva Zelanda*, donde cargaron carbón, provisiones, ponies y perros manchurianos, y el 24 de diciembre zarparon de *Port Chalmers*\*, *Dunedin*\*, en medio de la algarabía de los presentes. ¡*Gran Bretaña* conquistaría el *Polo Sur*!

Entre los oficiales del buque estaba también un carismático marino mercante anglo-irlandés llamado **Ernest Henry Shackleton**, otra figura señera de las expediciones polares conocido después entre sus hombres con el sobrenombre de "El Patrón". Era un individuo al que no olvidaremos nunca.

El 21 de enero de 1902 el *Discovery* avistó la *isla Ross*\* y la *barrera* del mismo nombre y continuó viaje hacia el oriente, alcanzando el *cabotaje Colbeck*\*, extremo N de la *península Eduardo VII*\*. Allí viraron hacia el poniente y desembarcaron en una pequeña bahía que después se conocería con el nombre de *bahía de las Ballenas*\*. Desembarcaron sobre la barrera un globo y 20 cilindros de hidrógeno para inflarlo. Solo podía ir un hombre por vez, de modo que se elevaron Scott y luego Shackleton, a unos 250 m de altura, desde donde tomaron varias fotografías. Llamaron al lugar "*bahía del globo*", y según el Dr. **Edward Adrian Wilson**, médico, biólogo, taxidermista, ornitólogo y excelente dibujante, muy amigo de

Scott y uno de los hombres más valiosos del grupo. "todo fue muy infantil y peligroso". Este globo nunca más lo volvieron a usar. Es de recordar que la expedición de von Drygalski, casi en la misma fecha, había utilizado también un globo cautivo para realizar avistajes aéreos.

El 8 de febrero entraron a la *sonda McMurdo*<sup>\*</sup> y fueron lo más al Sur de lo que les permitió el pack e hicieron firme el buque a un pie de hielo sobre la *isla de Ross*<sup>\*</sup>, cerca de su extremo sur, el *cabo Armitage*<sup>\*</sup>. Aunque los expedicionarios vivirían a bordo, levantaron en *punta Hut*<sup>\*</sup>, muy cerca, una *cabaña* y establos para los ponies y refugios para los perros.

Se realizaron viajes a todos los alrededores, desde uno al *cabo Crozier*<sup>\*</sup>, extremo oriental de la isla, hasta otro al W a la cadena de montañas de la *Tierra de la Reina Victoria*, e islas al S de la *base*.

Una vez armado el campamento, Scott informó al Dr. Wilson de su expedición al *Polo* e invitó también al teniente de la reserva Shackleton, y ambos aceptaron y comenzaron a prepararse, aunque Wilson escribiera en su Diario que "serán tres meses completamente perdidos a mi labor en la base y a bordo". El anglo-irlandés Shackleton era un individuo tan extrovertido como Scott introvertido, pero ambos tenían sueños de fama y se sentían con condiciones de dirigir cualquier tarea, por difícil que fuese. Sin embargo, el futuro no les sería fácil a este grupo mal preparado para la misión, como veremos más adelante. Llevaron teodolitos, sextantes, horizontes artificiales, prismáticos, cámaras de fotos, y un auto Arrol-Johnston, pero este auto para la nieve era muy primitivo y demostró enseguida no servir para nada en el hielo: faltaba un tiempo para la era de los *snowcat*. Los ponies que seguían vivos se enterraban en la nieve, se les congelaba el sudor y debían ser sacrificados. No pudieron contar con ellos de manera efectiva en ningún momento.

El 2/XI/1902 se sacaron varias fotos y a las 1000 horas partieron con 5 trineos y 19 perros. El grupo de exploración salió primero y el de apoyo y provisiones junto a los 3 exploradores. Era un día frío y ventoso y luego de marchar sin muchos inconvenientes con los perros, pararon y armaron carpas luego de haber andado sólo 5,6 millas náuticas, pero Shackleton comenzó a toser con cada vez mayor frecuencia y su estado a preocupar a sus dos compañeros. En la primera semana solo recorrieron 50 millas. El grupo de exploración regresó al buque el día 15, luego de sobrepasar el *depósito "A"*<sup>\*</sup>, pero los perros no estaban bien alimentados ni entrenados y se negaban a seguir tirando de los trineos, y como ninguno de ellos sabía manejarlos, debieron partir la carga, avanzar un par de millas y luego volver a recoger la restante mitad: avanzaban sólo un tercio de la distancia que recorrían. - ¡Deplorable!

Ya al día 3/XII exploradores y perros sólo pensaban en comer y dormir. Levantaron un nuevo *depósito*, el "B"<sup>\*</sup>. Scott decidió matar los animales más débiles y alimentar con ellos al resto, pues los perros se negaban rotundamente a trabajar y los 3 hombres debieron entonces avanzar penosamente arrastrando ellos

los trineos sobre la *barrera*. Era evidente también que los cálculos de provisiones habían sido mal hechos y que no tenían capacidad de marcha. La salud de Shackleton seguía deteriorándose y el día 29/XII/1902, en  $\varphi = 82^{\circ}17' S$  y  $\omega = 163^{\circ}30' E$ , Scott -por fin- pareció darse cuenta de la realidad y decidió abortar la marcha al *Polo*, pues era evidente que no iban a llegar a ningún lado. Estaban a menos de la mitad del camino a recorrer, seguían todavía sobre la *barrera*, debían ascender a la *meseta polar* trepando el largo y dificultoso *glaciar Beardmore\**, no tenían casi provisiones y debían arrastrar los trineos. Además, sólo le quedaban 10 de los 19 perros originales y el estado de Shackleton seguía empeorando: no arrastraba ya ni el trineo, sólo seguía caminando sobre sus esquís, tosiendo, y los signos del escorbuto eran más visibles en él que en sus dos compañeros. La realidad era que ninguno de los tres esquiaba bien ni tenía experiencia polar y menos aún sabían de perros, animales naturalmente semisalvajes que sólo obedecían al amo que les daba de comer pero que les propinaba un buen latigazo cuando no tiraban de los trineos o peleaban con sus vecinos. El 27 de enero regresaron lastimosamente al *depósito "A"* y se atiborraron de comida y durmieron por muchas horas, pues el mal tiempo no les permitía continuar hacia la *base*. El anglo-irlandés seguía tosiendo. El 3/II/1903 fueron avistados desde el buque y salieron sus camaradas a recibirlos y hacerse cargo de los trineos. El *Discovery* los esperaba engalanado, pero el estado de los 3 exploradores después de 13 semanas era realmente lastimoso. Por suerte, el buque de relevo *Morning* ya había llegado hacia una semana y todos los grupos de travesía que salieron a investigar y estudiar las proximidades ya habían regresado sin novedad.

Lo primero que hizo Scott fue embarcar a Shackleton de regreso a *Inglaterra* a bordo del buque de relevo, "por incapacidad física", pese al extremo desagrado del "Patrón", que no quería dejar una misión por la mitad pese al evidente deterioro de su salud. En su lugar quedó el subteniente Mulock, del buque *Morning*, que regresaría vía *Nueva Zelanda* el 2/III/1903. En *Inglaterra*, Shackleton se dedicó luego a dar conferencias y a prepararse mentalmente para una próxima expedición por el comandada. La enemistad con Scott le duraría toda su vida.

En *McMundo*, mientras tanto, el grupo de Scott se dedicaba a jugar partidos de fútbol y de hockey, a juntar información y estudiar los pingüinos Emperador sobre la barrera cerca del *cabo Crozier*, especialmente. El Dr. Wilson cuenta en su Diario el enorme sentido de supervivencia que tienen estas aves tan primitivas, que no querían aceptar que la mortandad natural de los pichones en esas difíciles condiciones ambientales se elevaba a más de un 77%; y lo terrible que era a los adultos seguir llevando entre sus patas a pichones muertos tratando de darles calor y volverlos a la vida, pero la inexorable naturaleza no daba lugar a sentimentalismos: con temperaturas que alcanzaban los  $-60^{\circ}C$  y vientos de 100 nudos muchas veces, huevo o pichón que se escurriera del pliegue protector de sus padres o cayera de sus patas que los aislaban del hielo, aunque fuese por un par de

minutos, estaban condenados inexorablemente a la muerte. Mejor suerte tenían sus vecinos de la roquería de *Adelias*, al norte del *capo Crozier* y sobre un pie de hielo de la *isla Ross*, pues eran animales que anidaban ya en primavera -y no en medio del invierno antártico, como los Emperador-, y con temperaturas más benignas y sin grandes temporales que duraban días y días, tenían una probabilidad de supervivencia mucho mayor.

Al quedar atrás lo peor del invierno continuaron los viajes en trineos para conocer mejor la zona y cumplir los planes científicos, que nunca fueron abandonados. Un grupo encabezado por el mismo Robert Falcon Scott, ascendió al *plateau*<sup>8</sup> por el *glacial Ferrar*<sup>9</sup> y el día 30/XI/1903 alcanzó la posición de  $\phi = 77^{\circ}59' S$  y  $\omega = 146^{\circ}33' E$ ; y el primer teniente Charles W. Rawson Royds, entanto, realizó otra expedición sobre la barrera, hacia el SE, y el 28/XI/1903 alcanzó los  $79^{\circ}30' S$  y  $176^{\circ}00' E$ .

Los buques de relevo *Morning* y *Terra Nova*, por su parte, zarparon de *Yasmania*<sup>8</sup> en diciembre y el 5/I/1904 ya estaban en *McMurdo*, aunque a unas 18 millas del *Discovery*, apresados por los hielos. Pero estos buques significaban cartas, noticias de la patria y posibilidad de regreso al alcance de las manos. El hielo comenzó a quebrarse recién a fines de enero y el borde de la *barrera* se acercaba cada día más. Las tripulaciones trabajaban con serruchos y explosivos, y recién el 14 de febrero pudieron flotar; pero dos días después una terrible tormenta del SW los arrojó contra la costa y sólo un último cambio de viento les permitió estar seguros otra vez y alejarse del lugar, con los bajo fondos a sólo metros de la popa. El 19 a la noche pudieron salir de la *sonda*, recorrieron la costa, colocaron el timón de repuesto por haberse dañado el principal, y el 12 de marzo de 1904 ya al norte del peligro del *pack* y los *tempanos*, el Dr. Wilson dejó en su famoso "Diario de la Expedición *Discovery* 1901-1904" un inolvidable párrafo que condensaba toda su vena poética y los sentimientos de un hombre que llevaba 3 años de matrimonio de los cuales apenas pudo estar con su querida mujer Oriana menos de un par de meses. "Esta fue la noche más fantástica y brillante que haya visto en el mar. El agua estaba ardiendo por la fosforescencia. Acres de luces brillantes relampagueaban y las olas que rompían sobre cubierta parecían arder. . . Y para coronar todo esto, luces de San Telmo aparecían por momentos en los topes de los mástiles y en los extremos de todas las vergas, como una clara y fulgente estrella en cada punto. Era un hermoso espectáculo en la oscura noche ver estas líneas de luz barriendo el cielo de proa a popa y babor a estribor. . ." La Antártida siempre invita a la poesía.

Acotemos finalmente y como anécdota localista, que el Dr. Wilson también recuerda que durante su regreso a *Inglaterra* y navegando por la segunda angostura del *estrecho de Magallanes*, se encontraron con un buque de la Armada Argentina que por banderas les envió el mensaje de "Felicitaciones".

Al llegar a *Inglaterra*, Scott fue ascendido a capitán de navío y se incorporó nuevamente a la Marina Real. Escribió el relato de sus exploraciones sin olvidar todo lo pasado en el *continente blanco*, se casó, y se dedicó a trazar planes ante la posi-

bilidad de otro intento para sí llegar esa vez al *Polo Geográfico Sur* por la gloria de su país, y también por sus propias ambiciones, que eran grandes.

Ya en el Siglo XX, en agosto de 1901 zarpó de *Alemania* una expedición dirigida por el doctor y geógrafo **Erich von Drygalski**, a bordo del *Gauss*, buque especialmente construido para ese propósito. Apresada por los hielos, fue esta la segunda expedición científica que debió invernar forzosamente en la *Antártida*, y fue también la que realmente inauguro la era del aire, ya que fue la primera en realizar verdaderas exploraciones aéreas con un globo cautivo que llevaban a bordo.

El doctor **Otto Gustav Nordenskjöld** nació en *Suecia* el 6/XII/1869. Era miembro de una ilustre familia de científicos y exploradores, y él mismo también lo era por méritos propios, pues muy joven estudió Geología en la universidad de *Uppsala*. Había estado en nuestro país en 1895 realizando un viaje de exploración en el sur continental y en 1900 -en su condición de geólogo- en la expedición danesa del teniente G. Amdrup a la *Groenlandia Oriental*, a bordo de un velero que mucho tendría que ver con nuestra historia antártica: el *Antarctic*, de madera muy sólida, de 41,50m de eslora, 9,00m de manga y 226 toneladas de registro neto, con aparejo de barca de tres palos con velas cuadradas y una cangreja en el mesana, además de un pequeño motor auxiliar.

El Dr. Nordenskjöld organizó su expedición ayudado por el gobierno sueco y varios particulares. Estaba destinada a explorar la zona nororiental de la *península Antártica* y construir una *base* y pasar el invierno en ella antes de regresar a su país. Para ello adquirió al *Antarctic* en noviembre de 1900 y se rodeó de un grupo de excelentes y renombrados científicos que le aseguraban el éxito en el estudio de múltiples disciplinas; y al comando del velero destinó al veterano capitán Carl A. Larsen, noruego y verdadero lobo de mar de los *mares polares*, quien ya había estado en nuestro sector antártico a bordo del *Jason* durante la temporada 1892-93, como recordáramos anteriormente.

Zarpó la primera expedición sueca de *Gotemburgo* el 18/X/1901 y estando en *Buenos Aires*, donde el Dr. Nordenskjöld tenía muchas amistades, el gobierno nacional aceptó el ofrecimiento de llevar entre su oficialidad a un marino argentino: así embarcó al joven alférez de fragata D. **José María Sobral**, de 21 años, que para no contrariar nuestras mejores tradiciones navales tuvo que comprarse en tres calurosos días de verano todo su equipamiento para ir a pasar un año - que después fueron dos - entre los hielos.

El 21/XII/1901 el *Antarctic* largó amarras de *Dársena Sur* con ahora 29 tripulantes y el 11 de enero entró al *Mar de la Flota*\* por el *estrecho de Nelson*\*, navegando luego al SSE hasta avistar la *isla Astrolabe*\* y seguir luego al S por el *estrecho De Gerlache*\* hasta el día 13, en que invirtieron el rumbo entrando al que ahora llamamos *estrecho Antarctic*\* el día 15, bordeando luego las *islas Dundee*\*

y *Paulet*\* para después hacer proa al S hasta donde de lo permitiesen los hielos. El 12/II observaron una zona favorable en la *isla Cerro Nevado*\* y desembarcaron. Nordenskjöld encontró allí también, como antes lo había hecho en la *isla Seymour*\* (hoy *Marambio*), una gran cantidad de fósiles, que lo decidió que era el lugar donde debían levantar su *base* de invierno. Con la mayor premura bajaron toda la carga, viveres, instrumental y los perros. Allí invernarían Nordenskjöld y Sobral junto a Jonassen, Bodman, Akerlundh y Ekelöf.

El *Antarctic* se alejó a explorar el sur y colocar un *depósito* de viveres para futuras incursiones del grupo de invierno, pero regresó a los pocos días a informar que el estado de los hielos no le había permitido avanzar y que tampoco pudieron establecer el *depósito*. Por esa razón enseguida partió hacia el norte: los hombres de la *base* no se imaginaron que nunca más lo verían navegar. El velero regresó a *Ushuaia*\* a fines del verano.

Los hombres de *Cerro Nevado* se dedicaron febrilmente a instalar la *cabaña*, refugios para los instrumentos y caniles para los perros. Realizaron varios viajes de exploración por todos los alrededores y el día 20/X/1902 alcanzaron el *munatak Borchgrevink*\*.

Finalizaba el año 1902 y como el buque no aparecía, Nordenskjöld y sus compañeros comenzaron a prepararse para invernar otro año más.

¿Qué había pasado? El *Antarctic* había regresado a *Ushuaia* y después de efectuar un viaje a las *islas Malvinas* regresó en el mes de septiembre, para largar amarras el 5/X/1902 con destino a *Cerro Nevado* a evacuar el grupo de invierno; pero con serios problemas pudieron penetrar al *estrecho Antarctic*\*, muy congelado, y sólo llegaron a unas 50 millas de *Cerro Nevado*, pues el hielo les cerraba completamente el paso. Ante esta situación, el Dr. Gunnar Andersson decidió bajar en *bahía Esperanza*\* el día 29/XII/1902 junto al Teniente S.A. Duse y el marinero Toralf Grunden, con el propósito de llegar por tierra y *hielo de mar* a *Cerro Nevado*, mientras el capitán Larsen trataría de pasar por el norte de la *isla Jonville*\* e intentar la penetración por una ruta más oriental. Pero su buque fue apresado por los *hielos* el primero de enero de 1903 y destrozado completamente el día 12 en un lugar situado unas 20 millas al sur de la *isla Paulet*, sitio al que pudieron llegar en un bote a vela y remo días más tarde, y construir en allí una *choza* con piedras y los pocos elementos que habían podido salvar del naufragio. Deberían cazar focas, aves y pingüinos para subsistir hasta que pudiesen recibir ayuda.

En *Cerro Nevado*, mientras tanto, seguían cumpliendo los trabajos comenzados el año anterior y las excursiones a las *islas* cercanas y a la *península*. La nota triste la tuvieron el día 17 de mayo, cuando murió el último de los perros malvineros, atacado como todos los demás por los feroces groenlandeses, que no permitían la presencia de animales de otra raza.

*Buenos Aires*, como es lógico, estaba preocupada porque no llegaba la misión científica sueca esperada para fines de abril de 1903, de modo que se ordenó alis-

tar la vieja *corbeta A.R.A. Uruguay* para que fuera en socorro de los expedicionarios, pese a que varios países se habían también ofrecido: alguien tenía que ir y con la mayor urgencia posible.

Pero el destino tiene caminos diversos y el espíritu de lucha de los hombres predestinados a dejar sus nombres en la historia produce la mayoría de las veces resultados sorprendentes. Veamos si no:

El Dr. Nordenskjöld y Jonassen emprendieron el 29/IX/1903 un viaje de exploración. Fueron primero al sur de la *isla Ross*<sup>®</sup>, rodeándola por el Oeste por el *cañal Príncipe Gustavo*<sup>®</sup> para después virar al oriente costearo el borde norte de la *isla Vega*<sup>®</sup>. Al llegar al hoy llamado *cabal del Feliz Encuentro*<sup>®</sup>, ¡con la mayor sorpresa del mundo se encontraron el día 14 de octubre con los 3 hombres que el *Antarctic* había desembarcado el 29 de diciembre pasado en *bahía Esperanza*! Los abrazos y noticias eran por supuesto interminables, de modo que siguieron camino a la *cabana*, donde llegaron dos días después. Sobral para ese entonces hablaba ya pasablemente bien el sueco, de modo que participaba como uno más de todos los festejos, además de la correspondencia traída por el Dr. Andersson.

Pero volvamos a *Buenos Aires* pidiendo disculpas al lector por explayarnos tal vez demasiado en el tema, que para todos los marinos argentinos tiene un significado enorme y sentimental: todos fuimos alguna vez el alférez Sobral de *Cerro Nevado*, o alumnos de la universidad de *Upsala*, o nos sentimos abandonados como el por nuestros superiores y nuestros compatriotas. Nunca lo olvidaremos.

La *corbeta A.R.A. Uruguay* era una veterana de nuestros mares. Había sido botada en 1874 y pertenecía a la famosa "Escuadra de Sarmiento". Desplazaba a carga completa 550 toneladas, su eslora era de 51,40m, manga de 7,50m y calado máximo de 4,90m. Tenía 3 palos: mayor y trinquete con velas cuadradas y mesana con una cangreja, y 4 foques a proa. Casco de acero revestido de madera, con una máquina de 475 HP distinta a la original, que le permitía una velocidad de 9,5 nudos con una autonomía de 6.000 millas. Su Plana Mayor, que recordamos con respeto y admiración, estaba compuesta por:

Comandante: teniente de navio	D. Julián Irizar
Segundo Comandante: teniente de fragata	D. Ricardo Hermelo
Jefe de Navegación: alférez de navio	D. Jorge Yalour
Alférez de navio	D. Felipe Fliess
Alférez de navio (marina chilena)	D. Alberto Chandler Boonen
Ing. maquinista de primera	D. Juan López de Bertodano
Ing. maquinista de tercera	D. Gualterio Carminatti
Cirujano de segunda	D. José Garrochategui

Y 19 tripulantes que, como el resto, merecen ser recordados y admirados por su comportamiento más allá del reglamentario llamado del deber y leyes navales.

La *corbeta A.R.A. Uruguay* zarpó de *Buenos Aires* el 8/X/1903 y arribó a la *isla Cerro Nevado*, luego de bordear la costa oriental de la *isla Joinville*, dejando por



babor los *islotes Peligro*\* en contra de lo recomendado por los derroteros, pues un solo canal cerca de la costa les permitía seguir al sur. Recalaron al E de la *isla Seymour* y se acercaron a lo que es hoy el *cabo Costa Lizara*\*. Allí avistaron con prismáticos una carpa y bajaron a tierra y a las pocas horas estaban en la *base* con los abrazos y vitores e interminables problemas de idiomas que todos conocemos o nos imaginamos. Era el día 8/XI/1903 y ya estaban en compañía de 9 hombres de la dotación inicial del *Antarctic*. Pero como antes dijéramos, el destino tiene caminos muy diversos: a eso de las 2200 horas, todos apretados dentro de la *cabaña*, oyeron aullar en forma desmedida a los perros y al salir tuvieron la más grata sorpresa que pudieran imaginarse: ¡Era el capitán Larsen y 5 compañeros del *Antarctic* que se acercaban a la *choza*! ¡Sin duda alguna el Destino los había ayudado y concertado esa cita justo el día de llegada de la *A.R.A. Uruguay*! El viejo lobo de mar les contó que con su bote a vela y remos se había ido primero a *bahía Esperanza* el 31/X/1903 y, al no encontrarlos, se dirigió a *Cerro Nevado*, sufriendo mil peripecias entre *bandejonas de hielo* de todo tamaño, charcos, fracturas y polinias que al final le permitieron llegar a la *cabaña* con toda felicidad aunque totalmente extenuados.

Pero Irizar y todos los demás tenían claro que los hielos eran impredecibles y decidieron zarpar lo antes posible: aun así, el joven Sobral obtuvo autorización para ir a la *isla Seymour* a buscar un instrumento magnético que estaba a 25km de la *cabaña*, de inmediato salió y en unas pocas horas estaba de vuelta con el aparato. Esas distancias y el respeto por las ciencias eran para toda la dotación una simple rutina.

El día 10/XI/1903 a las 1600 horas ya estaba a bordo todo lo imprescindible, hasta los 9 perros groenlandeses sobrevivientes, y zarparon hacia *Seymour* a buscar una valiosa colección de fósiles y dejar además un *depósito* de viveres, para luego continuar hasta la *isla Paulet*, donde llegaron al día siguiente. En pocas horas más la pequeña *corbeta* tenía 28 nuevos pasajeros/tripulantes y se dirigieron hacia *bahía Esperanza*, a recoger también el material acumulado por el Dr. Andersson y el teniente Duse. Completado todo el material científico, se alejaron del estrecho rumbo al *Mar de la Flota*\*, para dejarlo navegando entre las *islas 25 de Mayo*\* y *Bridgeman*\*.

El día 12 a la tarde entraron al *Drake* en medio de un fortísimo *temporal* del NW, pero debían alejarse de la zona de *hielos* y no podían quedarse hasta tener condiciones favorables. La central meteorológica era seguir el barómetro, mirar el anemómetro, ver el estado del cielo y del mar, y confiar en las propias fuerzas y la fortaleza de la embarcación. El día 15 a las 0100 de la madrugada, con vientos de más de 100 Km/h se quebró el palo mayor y al rato el trinquete. Por suerte el viento comenzó a amainar en la mañana y ante el peligro que representaban los palos rotos y todas las jarcias, el comandante Irizar dejó a un lado los fuertes rolidos y pantocazos (pues en *Buenos Aires* le habían quitado las quillas de roldo a la embarcación) y ordenó picar todos los cables, cabullería y palos y lanzarlos al mar.

Paró la máquina y con la ayuda de toda su tripulación y la entusiasta del *Antarctic* dirigida por Larsen, en pocas horas se desembarazaron de todo lo suelto, en medio de ruidos de 40° y hombres completamente mojados soportando todavía un fuerte viento; y pudieron finalmente hacer de nuevo rumbo al norte.

El día 17 a la noche llegaron a la *isla Observatorio*\* y a la madrugada Sobral y Bodman bajaron a tierra para comparar instrumentos con un barco semidestrozado, la ciencia seguía siendo fundamental. La *corbeta* pasó dos días en *Puerto Cook*\* lamiéndose sus heridas más serias y luego de recoger a los dos hombres que bajaron a tierra continuó viaje llegando el 22/XI/1903 a la ría de *Santa Cruz*\*, desde donde Irizar envió un despacho al Ministro de Marina y zarpó de nuevo al día siguiente. Hasta el 26 debió seguir soportando *temporales*, pero ya iban con rumbo N y de a poco el tiempo fue mostrándose más benigno.

La orgullosa *corbeta* entró al puerto de nuestra ciudad capital el 2 de diciembre, recibiendo de la gente el merecido afecto y admiración a que se había hecho acreedora por su épico viaje. Las fotografías de la época muestran los destrozos sufridos, pero nuestro pabellón seguía a tope y era visto y admirado por los ojos llorosos de toda la multitud que fue a recibirlos.

Otra vez la Armada Argentina dejó muestra de su capacidad y el temple de sus hombres en el cumplimiento de un compromiso de honor. Los agasajos fueron interminables, pero poco después nuestro querido y admirado alférez Sobral tuvo que abandonar la Marina para poder ir a estudiar a *Suecia*, y al fallecer en 1961 el país ya lo había olvidado, ¡Que triste destino para otro argentino más que digno de toda nuestra admiración y respeto!

*Escocia* fue otro de los países que aceptó las recomendaciones de los congresos geográficos de *Londres* y de *Berlin*. Su expedición fue auspiciada por donantes privados y la Real Sociedad de Edimburgo, que puso desde un comienzo la organización de la misma a las órdenes del Dr. **William S. Bruce**. Fue equipada con lo mejores hombres y elementos que pudieron disponer. El buque que la transportaría sería el *bergantín Scotia*, bajo el comando del capitán Thomas Robertson, quien zarpó de ese país en noviembre de 1902. Su misión era la de realizar observaciones científicas en el *mar de Weddell* y levantar un observatorio en territorio antártico o en una de las islas subantárticas.

Avistó las *islas Sandwich del Sur*, luego las *Orcadas* y puso después proa al *mar de Weddell*, pero los hielos no le permitieron ir más al sur de los 70°25' S, razón por la cual decidieron regresar a las *Orcadas* y fondear en *bahía Scotia*\*, en la *isla Laurie*. El buque quedó aprisionado por los *hielos* hasta el 23/XI/1903, fecha en que zarpó hacia *Buenos Aires* para repararlo y hacerse de necesitadas provisiones para continuar sus exploraciones. En un pequeño istmo frente a donde quedaron atrapados por el hielo, levantaron una pequeña *choza* de emergencia. Esta primitiva vivienda, construida para observaciones magnéticas, meteorológicas, gravi-

métricas y biológicas, fue el origen del Primer Observatorio Meteorológico permanente. Al llegar a la capital de nuestro país, el Dr. Bruce encontró un gran apoyo por parte de las autoridades argentinas, razón por la cual ofreció a nuestro gobierno las instalaciones de las *islas Orcadas del Sur* y la permanencia por un año más del meteorólogo Mossman, quien seguiría a cargo del Observatorio por un segundo año, al igual que el cocinero Smith. El ofrecimiento fue aceptado por Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 2 de enero de 1904 y el *Scotia* zarpó de Buenos Aires el 21/1/1904 con la nueva dotación argentina que se haría cargo de la estación ahora bajo el pabellón celeste y blanco. El 22 de febrero de ese año se arrió la bandera escocesa y se izó la argentina, formando su dotación con los dos hombres arriba nombrados y los argentinos M.C. Szmula, Hugo A. Acuña y Luciano H. Valette. Desde esa fecha, la República Argentina se ha hecho presente en el *Continente Antártico* en forma oficial y permanente. Las primitivas instalaciones fueron mejoradas considerablemente y los relevos anuales siguieron llevando nuestro pabellón a esas latitudes. Es de recordar que el relevo del siguiente año fue realizado por la *corbeta A.R.A. Uruguay*, esta vez al comando del capitán de fragata D. Ismael F. Galindez, y que este observatorio significó que a partir de 1904 nuestra Armada se hiciera presente en el nuevo continente todos los años para efectuar el aprovisionamiento y relevo del personal.

El *bergantín Scotia*, por su parte, luego de partir de las *Orcadas* en febrero de 1904, volvió a penetrar el *mar de Weddell* a latitudes mayores alcanzando los 74°S sobre el meridiano 24°W, descubriendo la *Tierra de Coats*\* y regresando a *F. Scotia* el 21 de julio de ese mismo año.

El explorador polar por excelencia, el noruego **Roald Amundsen**, aceptó el reto lanzado en 1577 por la reina Isabel I de *Inglaterra* de encontrar un paso por el norte de *Canadá* para comunicar el *Atlántico* con el *Pacífico*. No pensó en una expedición grande y costosa, pues tampoco contaba con los medios para hacerlo, pero en cambio buscó como siempre seis excelentes compañeros conocedores de las regiones polares y compró en el año 1903 una *halandria* pequeña de madera, la *Gjøa*, de 47 toneladas, 21m de eslora, sólo 3m de manga y muy poco calado, pero robustamente construida. Poseía un solo palo con una enorme cangreja y tres foques, lo que la hacía muy maniobrable. Cargó víveres para 3 años, armas y elementos de caza y pesca, y zarpó del puerto de *Oslo* el 16/VI/1903 rumbo al Oeste. Entró por el *mar de Labrador*, al SW de *Groenlandia*, ascendió por el *estrecho de Davis* hasta la *bahía Baffin*, viró al W al *estrecho Lancaster*\* y luego al S por la *sonda Peel*, al E de la *isla Príncipe de Gales*, *estrecho Franklin*, *estrecho James Ross*, hasta alcanzar un pequeño puerto al que llamó *Gjøa Haven*\*, al SE de la isla canadiense *Rey Guillermo*. Permanecieron allí dos inviernos, realizando exploraciones que le permitieron llegar al *Polo Magnético Norte*, que en ese entonces estaba en las proximidades. Haciendo vida en común con los habitantes del lugar,

llamados *Netchilis*, aprendió sus costumbres, a sobrevivir en condiciones de frío extremo, a usar sus vestimentas, al manejo de los perros arrastrando trineos, a alimentarse de lo que la naturaleza le brindaba, etc. en otras palabras, aprendiendo a ser un verdadero hombre polar.

El 13/VIII/1905 reanudó su marcha al W por el S de la *isla Victoria*<sup>®</sup> y llegó al golfo que hoy lleva su nombre. Ahí se encontraron el día 26 con un ballenero que venía del Oeste y se dieron cuenta que habían realizado la hazaña de cruzar el *Paso del Noroeste*. Amundsen desembarcó más adelante en la *isla Herschel*<sup>®</sup>, en la *bahía Mackenzie*, Yukon canadiense, desde donde fue a tierra y trepando montañas de hasta 2.700m de altura con un compañero americano cruzó 800 Km de esa inhóspita región hasta llegar a una ciudad de *Alaska* llamada *Eagle City*, junto a la frontera, que contaba con una estación telegráfica desde donde hizo conocer al mundo su hazaña.

Siguió luego navegando al W por el *mar de Beaufort*, al S por el *mar de Chukchi*, *estrecho de Bering*<sup>®</sup> y en 1906 llegó a la ciudad de *Nome*<sup>®</sup>, en *Alaska*, para después seguir viaje hasta *San Francisco*<sup>®</sup>. Ya entonces el mundo estaba bien enterado de los quilates de este vikingo noruego.

A la Humanidad le costó muchos sacrificios y pérdidas de vidas el encontrar este Paso buscado desde hacía siglos. La apertura del *Canal de Panamá* fue una gran solución, pues aun en nuestros días el navegar el *paseaje del Noroeste* es casi prácticamente imposible. Tal vez el deshielo que estamos sufriendo ahora en la Tierra modifique estos conceptos en un futuro no muy lejano.

*Francia* no podía estar ausente de las investigaciones propuestas por los congresos de 1895 y 1899, y envió una expedición oficial dirigida por el médico **Jean B. Charcot** a bordo de la *corbeta Français*, destinada a realizar trabajos meteorológicos, paleontológicos, biológicos, geológicos, de magnetismo terrestre y oceanográficos. La corbeta zarpó del marino *puerto de Saint Maló* en agosto de 1903 y luego de tocar *Buenos Aires* y enterarse de la hazaña de nuestra pequeña *A.R.A. Uruguay*, dejó instrucciones de búsqueda en caso de no regresar en fecha determinada. Recorrió gran parte de la *península Antártica* e inverno en la *isla Wandel*<sup>®</sup> (*Booth*). Charcot regresó a *Francia* en 1905 a preparar su segundo viaje de 1908 a bordo del *Pourquoi Pas?*, barco especialmente construido para esa expedición y con el que volvió a invernar, esta vez en *puerto Circuncisión*<sup>®</sup>, *isla Petermann*.

Era indudable a principios del siglo XIX que la caza de lobos era mucho menos peligrosa que la de las ballenas y exigía menores inversiones, pero la invención del capitán noruego Svend Foyn en 1868 de cañones pequeños y maniobrables para disparar arpones, y el perfeccionamiento en las tareas de industrialización de las grasas, abrieron mejores perspectivas a esta industria. Es por ello que esta nueva actividad, la de balleneros, pronto alcanzó en las *islas Shetland del Sur* y

aguas adyacentes una preponderancia bien definida.

El experto y experimentado capitán noruego **Carl A. Larsen**, residente en nuestra ciudad capital, creó con capitales argentinos la "**Compañía Argentina de Pesca S.A.**", que el mismo año 1904 y mediante una expedición por él comandada y formada por los buques de bandera nacional *Fortuna*, *Guardia Nacional* y *Luisa Rolf* instaló en *Grytviken*<sup>\*</sup>, *bahía Cumberland Este* de las *islas Georgias del Sur*, la primera estación ballenera subantártica. Al año siguiente de su creación, nuestro Servicio Meteorológico Nacional convino con la compañía la instalación en sus dependencias de una Oficina Meteorológica, con personal subvencionado por el Estado.

El gran "Patrón" de las exploraciones polares, **Ernest Henry Shackleton**, nació el 15 de febrero de 1874 en *Kilkee, Irlanda*. Aunque no había antecedentes de hombres de mar en su familia, ingresó a la Marina Mercante y prácticamente navegó por todos los océanos hasta obtener a los 24 años su certificado de capitán. Su interés por el conocimiento del globo se despertó en él y vislumbraba ya múltiples aventuras, de modo que a los 27 años abandonó su carrera mercante y se enroló en la primera expedición de Scott, aunque en calidad de Tercer Oficial de la Reserva de la Marina Real. Ya comentamos antes su primera expedición al sur con Scott y Wilson y su posterior envío a *Inglaterra* por problemas físicos, que no los admitió abiertamente y significaron un enfriamiento total de sus relaciones con Robert Falcon Scott.

Al llegar a *Inglaterra* mucho le costó hacer olvidar a la gente que había sido separado de una expedición polar por problemas de salud, pero poco a poco fue logrando amistades y contribuyentes que lo ayudaron a ir conformando su propia expedición. Entre otras cosas, hizo tiempo para casarse en abril de 1904 con su novia de varios años, Emily Dorman.

Shackleton confesaba abiertamente que la razón fundamental de su expedición era alcanzar el *Polo Sur Geográfico* y el *Polo Sur Magnético*, además de otros viajes no claramente especificados a esa altura de su alistamiento. El patriotismo inglés sería el motor principal que le fuera solucionando todos sus problemas, que eran muchos. Además, inicialmente pensaba ocupar la *cabaña* de Scott cercana a *punta Hut*<sup>\*</sup>, y hacer uso de ponies manchurianos, perros de trineo y un vehículo a motor especialmente diseñado para su viaje al *Polo Geográfico*, ya que el *magnético* sería alcanzado por hombres que arrastrarían los trineos, dado el diferente terreno que deberían afrontar. Pensaba inicialmente que con 17.000 libras esterlinas podría financiar toda la expedición, aunque luego resultara costar algo más de 50.000. En los papeles y en la imaginación todos los problemas parecían estar resueltos, pero la realidad, como siempre, resultó ser completamente distinta.

La meta del "Patrón" era realmente muy ambiciosa, pero aún así siguió adelante con ella. Hizo un viaje a *Noruega* a comprar los principales elementos de su expe-

dición, pues existían allí muchos negocios con amplia experiencia sobre el particular. Le ofrecieron también un excelente barco, pero su costo era prohibitivo y debió conformarse adquiriendo en *Inglaterra* una pequeña *goleta* de madera de alrededor de las 200 toneladas con más de 49 años de servicio, cuya velocidad con las calderas a toda presión no superaba los 6 nudos. Hubo que llevarla de inmediato a dique seco para calafatearla y reparar su aparejo; no era lo que le hubiese gustado adquirir, pero era un barquito sólido que podría cumplir su cometido con éxito. La "Expedición Antártica Británica" iba tomando forma real.

Por último, Shackleton supo por Scott que éste pensaba en otra expedición al *Polo*, de modo que se comprometió a no usar la *cabaña* de *punta Hut*, en la *isla Ross*\*, y a no entorpecer así los planes de su ex jefe.

El 30 de julio de 1907 zarpo con su *goleta Nimrod* y se dirigió a *Coves* para tener también "una real despedida". Shackleton desembarcó, para viajar más adelante a *Nueva Zelanda* en un buque de línea, pues seguiría en *Europa* tratando de obtener dinero para afrontar las cuentas que día a día iban aumentando. Al igual que en el viaje de Scott, embarcaron buenos elementos de navegación, y otro auto para la nieve, el New Arrol-Johnston de 15 HP, con un motor de 4 cilindros enfriados a aire, con varios repuestos y también varios juegos de ruedas para el tipo de suelo donde iría a funcionar: no deseaba que le pasase lo que a Scott. El 7 de agosto la *Nimrod* levó anclas definitivamente para llegar a *Lyttelton*\*, *Nueva Zelanda*, antes de fin de año, y embarcar los 10 ponies siberianos y los perros esquimales destinados a los viajes de corta distancia. El "Patrón" estaba allí esperándola, y volvieron a zarpar el 1° de enero de 1908. Para ahorrar carbón, un remolcador local de gran tonelaje los llevó hasta encontrar los primeros *témpanos*. Tormentas de gran intensidad le hicieron rolar más de 50° y les costó perder su primer caballo. Al llegar a la *barrera* se dirigió al oriente a observar la *bahía del Globo* (*de las Ballenas*), y como no le pareció un lugar apropiado, hizo rumbo al Oeste a la *sonda de McMurdo*\* y el 29 de enero desembarcó en el *cabalero Royds*\*, *isla Ross*, para levantar allí su *base*. La *Nimrod* garreaba por los vientos y por el *pack*, y bajar todo el material fue una odisea que les costó varios días, además de serios problemas con el capitán England, de la "*Nimrod*". Recién el 22 de febrero el buque pudo dirigirse al Norte y el capitán England dejó el mando de la nave al llegar a *Nueva Zelanda*. El grupo que invernaría en la *isla Ross* estaba compuesto por 15 personas, que conservaban el buen humor y condiciones físicas también con partidos de fútbol y de hockey. Los problemas con los ponies seguían desordenando los planes de la expedición, pues al comenzar el invierno sólo quedaban vivos cuatro. Los perros estaban bien y con nuevos nacimientos llegaron a ser 25, pero el "Patrón" no sabía manejarlos y confiaba poco en ellos. Seguía creyendo en los ponies que quedaban y en el auto Arrol-Johnston especialmente acondicionado para ser usado en la zona, y se pregunta quien escribe este libro: ¿No aprendió de los grandes errores de Scott, pese a su enorme capacidad de organizador? ¿Nunca

se dedicó a estudiar la vida de los esquimales? Sin duda alguna todos los grandes exploradores cometieron errores, de uno u otro tipo, pero a pesar de ser un admirador incondicional del anglo-irlandés, su empecinamiento en llevar ponies a la *Antártida* fue un error que consideramos imperdonable: a los caballos hay que llevarles alimento especial y no tienen condiciones físicas naturales para el hielo y la nieve, los perros siberianos o groenlandeses están totalmente adaptados al medio, y en la *Antártida* obtienen alimento sin problema alguno, y en último caso "el perro se come al perro". Al único explorador al que el suscripto no le encontró nunca una falla en su organización es al genial Amundsen, aunque debemos reconocer también que todas las ideas personales son susceptibles de errores. Pero volvamos a la *isla Ross*.

Shackleton se proponía trasladar durante el invierno provisiones y levantar *depósitos* para los distintos grupos de exploración, además de realizar viajes cortos. El 5 de marzo de 1908, un grupo formado por los profesores Tannatt W.E. David y Douglas Mawson, y el cirujano Alistair F. Mackay, sin ser ninguno de ellos alpinista, subieron a la cumbre del *volcán Erebus*<sup>9</sup> (4.023m), venciendo muchos obstáculos y obteniendo valiosos datos científicos. Fue el primer logro de la expedición. El camino al *Polo Sur Geográfico* presentaba problemas mucho mayores, de modo que decidieron instalar primero un *depósito* en la *punta Hut*<sup>6</sup>, primera *base* de Scott, en el extremo S de la *isla* y a unas 22 millas de la *base*; y un segundo a unas 100 millas al S del primero, sobre la *barrera*.

Cuando Shackleton estaba listo para iniciar su viaje a fines de octubre de 1908, sólo quedaban vivos 4 ponies, como dijéramos anteriormente, y éstos sólo sobrevivirían otros 45 días. Su auto especial Arrol-Johnston tampoco anduvo bien, pues sus ruedas daban vueltas sin avanzar y se hundían en la nieve. Ernest Joyce, mientras hubo luz, se dedicó a entrenar los perros a tirar de los trineos; pero el "Patrón" seguía obstinadamente sin confiar en ellos y ese error lo tendría que pagar con creces más adelante.

La gran expedición al *Polo Sur Geográfico* estuvo conformada por el teniente Shackleton, los capitanes de fragata de la Marina Real Jameson Boyd Adams y Frank Wild, y el Dr. Eric Stewart Marshall, que el 29/X/1908 iniciaron su marcha bajo un sol brillante, un cielo casi sin nubes y ligero viento del sector N, con provisiones para 90 días y con las 4 ponies arrastrando 4 trineos. Entre ida y vuelta a los 90° tenían por delante aproximadamente 1.500 millas por recorrer en una de las regiones más desoladas del planeta. Llevaban también un teodolito, 3 compases, 3 cronómetros, 2 prismáticos con compás y un sextante provisto de un horizonte artificial; pero el Diario de Shackleton es sin duda lo que mejor nos ayudará a seguir la expedición en sus puntos más importantes.

El grupo auxiliar compuesto por 5 hombres arrancó media hora antes, con el auto Arrol-Johnston funcionando correctamente con otras ruedas, y muy pronto se perdió de vista. Adams estaba con una rodilla terriblemente dolorida por una cox reci-

bida de uno de los ponies, que le dejó expuesto el hueso. A 8 días de haber iniciado la marcha solamente habían avanzado 17 millas en dirección S; y al día siguiente regresó a la *base* el grupo de apoyo. Las *grietas* y el mal tiempo dificultaban la marcha: el 7/XI no alcanzaron a recorrer siquiera una milla. El mal tiempo los obligó a permanecer en sus carpas leyendo. El 16/XI el tiempo mejoró: habían dejado atrás la zona de *grietas* peligrosas y el sol les aseguró haber llegado a los 79°50' S. Los ponies comían todo lo que tenían a su alcance y ese problema no lo habían previsto. La marcha se dificultaba, porque la *nieve* blanda enterraba las patas de los animales.

El "Patrón" recuerda en su Diario el poema "Viejo Marinero" de Coleridge: "Solo, solo, absolutamente solo en medio del anchuroso mar", cuando la inmensidad blanca que los rodeaba les infundía un desánimo que, por suerte, les desapareció pronto. El 21 tuvieron que sacrificar a uno de los ponies, en mal estado físico. Es triste entender que estos animales, por su carne, irían adquiriendo un mayor valor al morir. Pero siguieron avanzando y el 26/XI sobrepasaron la latitud más austral alcanzada con Scott, y recién levantaron el campamento 2 millas más al sur todavía, en 82°19' S. La satisfacción de Shackleton era inmensa, pues habían alcanzado la mayor latitud hollada por el hombre y Marshall había conseguido extraerle un diente roto a Adams que no le permitía comer. Celebraron todo con una botellita de curaçao que Emily Shackleton había regalado a la expedición, pero les preocupaba grandemente el deterioro físico de los tres ponies y el observar que tenían por delante *montañas* muy altas que habría que ascender. Esa misma noche debieron sacrificar un segundo pony y levantaron el *Deposito* "C" con provisiones y combustibles para una semana. Debieron reacondicionar las cargas de los trineos y calcularon que tenían provisiones para seguir otras nueve semanas, pero ahora comenzaron ellos a tirar de los trineos, y el 1° de diciembre, ya con un solo pony, comenzaron a subir al *glaciar*. Las *grietas* y *sastrugis* dificultaban notablemente el avance y el 7/XII el último pony desapareció por una *grieta* que casi le cuesta también la vida a Wild. Lograron sacar el trineo y ahora entre los cuatro debían arrastrar la carga de 450 Kg. La falta de alimentos aparecía como un fantasma al que era imposible escapar. Debían arrastrar un trineo por vez y eso les significaba un doble esfuerzo en medio de las *grietas* del *glaciar Beardmore*, que parecía no acabar nunca. Wild descubrió muestras geológicas muy interesantes, que resultaron ser carboníferas. El 18 estaban todavía a 292 millas en línea recta de la meta y el hambre se hacía presente cada vez con mayor crudeza. El arrastrar los trineos menguaba sus fuerzas y todavía no habían alcanzado la *meseta polar*. Sus cuerpos pedían alimentos y descanso, la temperatura corporal descendió por debajo de lo normal, pero sus voluntades por encima de tantas miserias era realmente sobrehumana. El día 20/XII tomaron una altura de sol con buena visibilidad y estaban ya en 85°17' S y a una altura de 2.438m, pero el terreno por delante seguía ascendiendo y no habían llegado todavía a la ansiada *meseta*. La vispe-



ra de Navidad los encontró recorriendo una superficie más plana y dejaron allí un trineo, sólo conservando sus patines como repuesto, y el día 25, con una temperatura de  $-27^{\circ}\text{C}$  y fuerte viento del S acompañado de una intensa *nevada*, ya a 2.850m sobre el nivel del mar y a 245 millas del *Polo*, cuenta Shackleton que "nos dimos una comilona de carne de caballo asada con pemmican, caldo con biscochos y budín de ciruelas con unas gotas de coñac, y una cucharada de crema de menta y un cigarro para cada uno. Esta noche nos sentimos saciados, acaso por última vez en muchísimo tiempo". Pero esa noche de lujo les haría recapacitar a la mañana siguiente haciendo un cuidadoso repaso de sus provisiones y decidieron hacer nuevos sacrificios, pese a que Marshall les tomó la temperatura y todos estaban dos grados por debajo de lo normal. Shackleton confiaba llegar al *Polo* el 12 de enero haciendo las últimas 30 millas sólo con un poco de provisiones de mano y los instrumentos; el último día del año sólo recorrieron 3,5 millas y todos estaban con terribles dolores de cabeza, pero Shackleton les repetía una y otra vez "adelante, adelante hacia el Sur, sin desalentarnos"; y el primer día de 1909, con una temperatura de  $-49^{\circ}\text{C}$ , tuvieron la satisfacción de haber llegado a los  $87^{\circ}06'30''\text{S}$ , rompiendo el record del *Polo Norte*, por lo menos, pero estaban terriblemente cansados y en un estado de debilidad extrema por falta de alimentos y sabían que sus cuerpos no resistirían mucho más.

El 3/1 sólo avanzaron 4,3 millas y un implacable *blizzard* les caló hasta los huesos y la temperatura de  $-32^{\circ}\text{C}$  los hacía temblar violentamente. El día 5 lograron avanzar 13 millas y el siguiente -sin el trineo ya- otras 12 y alcanzaron los  $88^{\circ}05'\text{S}$ . "Mañana", escribió Shackleton, "marcharemos hacia el Sur con el pabellón". Pero "mañana" y el siguiente día los encontró abrazados dentro de la carpa mientras afuera el *blizzard* soplabá a 90 nudos; pero estos indomables y excepcionales hombres siguieron adelante y a las 0900 horas del día 9/1/1909 alcanzaron los  $88^{\circ}23'\text{S}$  en  $162^{\circ}00'\text{E}$ , a sólo 97 millas de la meta tan ansiada. Izaron allí el estandarte de la Reina, luego el pabellón nacional y declararon esa soledad posesión inglesa. Miraron hacia el Sur con sus prismáticos y sólo vieron una extensión blanca privada de toda forma de vida. Sólo se detuvieron unos pocos minutos, recobraron la bandera de la Reina y arrastrándose ahora hacia el N fueron devorando los pocos alimentos que llevaron en sus bolsillos, regresando al campamento a las 1500 horas. Recogieron la carpa y demás pertrechos y luego de marchar apenas dos horas, a las 1800, montaron su carpa nuevamente. Por suerte la tormenta no había borrado sus huellas. Cayeron exhaustos y no estaban capacitados para dar un paso más. Sólo celebraron en su carpa ser los hombres que más cerca habían estado de los  $90^{\circ}$ , tanto en el Norte como en el Sur. La decepción de estos 4 hombres era inenarrable, pero Shackleton -repetimos-, no había aprendido las lecciones de la primera expedición de Scott, que luego volvería a repetir con inglesa obstinación todos sus errores que lo llevaron a su muerte y a la del todo el grupo que lo acompañó en su segunda tentativa de 1911-1912.

El anglo-irlandés y sus tres compañeros llegaron a 97 millas del *Polo Sur* impulsados por un espíritu indomable, aunque sin olvidar la lógica y el sentido común que a veces se confunde con patriotismo o amor al pabellón. A su regreso a *Inglaterra*, su esposa le preguntó cómo encontró la fortaleza mental para regresar estando tan cerca de la meta de toda su vida, y él le contestó con una broma, como siempre solía hacer en momentos de emoción profunda: "Pensé que era mucho mejor para ti tener un asno vivo que un león muerto". El admirado "Patrón" no perdía su sentido del humor.

El regreso al N tampoco fue fácil para los expedicionarios. Las existencias de alimentos eran muy pocas y debían encontrarlas sin perder ninguna de ellas. Por suerte los vientos fuertes les llegaban ahora por la espalda y el camino era ya descendente, y era normal que hicieran etapas de 22 millas diarias. Marinero al fin, Shackleton le instaló una pequeña vela al trineo y así avanzaron a través de *grietas* y terreno desparejo y tuvieron la suerte de encontrar todos sus *depósitos* inteligentemente señalizados. Durante la tarde del 28 de enero dejaron atrás el terrible *Beardmore* y continuaron sobre la *barrera* otra vez, aunque el 4 de febrero, posiblemente por ingerir carne de caballo en mal estado, todos sufrieron una disenteria aguda. La lucha contra el hambre continuaba sin cesar y recién el día 19 vieron de nuevo el *monte Erebus* y alcanzaron el *depósito* "A" y pudieron darse otro atracón de carne equina, lo que volvió a significar nuevas y violentas diarreas para todos. Los problemas médicos no cesaron, pero por suerte y gracias a la firme dedicación de Shackleton por todos sus hombres, el 4/III/1909 estaban otra vez a bordo de la *goleta Nimrod*, con la excelente noticia que todos los grupos habían ya cumplido sus objetivos y regresado a la *base* sin novedad.

Con respecto al intento de Shackleton de llegar al *Polo Sur*, el gran noruego Roald Amundsen, al regreso de conquistarlo el 14/XII/1911, expresó: "Difícilmente se encontraría en toda la historia del mundo mejor prueba de lo que un hombre es capaz de realizar cuando pone en juego toda su fuerza de voluntad". Muy cierto: el "Patrón" y sus compañeros debieron recorrer 1.528 millas nauticas en 127 días, a un promedio de más de 12 por día, soportando todo tipo de inclemencias y fríos extremos.

Pero volvamos un poco atrás, a octubre del año anterior.

Antes de partir hacia el *Polo*, el Jefe de la Expedición había dejado órdenes escritas muy claras respecto a todo lo que debían hacer en la *base* y las medidas a tomar en caso que su grupo no hubiese llegado en una fecha determinada: todo había quedado claramente especificado.

El "Grupo Norte" (*Polo Magnético*) estuvo conformado por los profesores Tannatt W. Edgeworth David y Douglas Mawson, y el médico Dr. Alistair Forbes Mackay. Partieron de la *base* en *cabot Royds* el 5/X/1908 arrastrando sus trineos para subir por un *glaciar* inexplorado a la *meseta* realizando siempre durante toda la expedición observaciones geológicas, meteorológicas y magnéticas, y encontrando felizmente

el 16 de enero de 1909 el *Polo Magnético Sur* en  $\varphi = 72^{\circ}30' S$  y  $\omega = 155^{\circ}05' E$ , sobre la *meseta antártica* en la *Tierra de Victoria del Sur*, en un lugar a 2.200m sobre el nivel del mar. Este grupo, poco conocido en la historia de las exploraciones polares, arrastrando sus trineos y enfrentando miles de obstáculos recorrió 1.260 millas náuticas en 122 días y con toda justicia se ganó también la admiración del mundo.

Pero debemos saber que el *Polo Magnético* no se queda quieto, se mueve constantemente en el gigantesco imán que es nuestro globo terrestre; por eso, es conveniente recordar que en el año 2000 estaba aproximadamente en  $\varphi = 64^{\circ}42' S$  y  $\omega = 138^{\circ}39' E$ , en pleno mar, trasladándose en una dirección general NNW a una velocidad aproximada de 4,3 millas por año.

El "Grupo de Apoyo", por su parte, estuvo compuesto por Raymond E. Priestley, Bertram Armitage y Philip Lee Brocklehurst, quienes salieron de la *base* a principios de diciembre hacia las *montañas Occidentales* para llevar a cabo investigaciones, principalmente geológicas, en *punta Butter\**, *glaciar Ferrar\** y *valle Dry\**. Este grupo debía encontrarse con el del *Polo Magnético* en *punta Butter*, proveerle de provisiones y regresar a la *base*, además de cumplir otras instrucciones menores.

Ambos grupos cumplieron acabadamente su cometido, de modo que cuando Shackleton llegó a la *goleta Nimrod* pudieron celebrar juntos sus logros, aunque la decepción por no haber llegado al *Polo Sur* fue compartida por todos, hasta el capitán Evans, ahora al comando del buque.

Siempre dispuesto a prestar su ayuda, el "Patrón" dispuso dejar en su *base* provisiones para un año para 15 hombres, que fueron aprovechadas por la segunda expedición de Scott 1910-1913.

Pero la temporada invernal se acercaba y el 9 de marzo Shackleton ordenó zarpar a la *goleta* rumbo a *Nueva Zelanda*, mientras todos los miembros de los grupos de exploración escribían sus memorias y comenzaban a ganar los kilos perdidos y dormir todas las horas que tuvieron que pasar despiertos.

El 12/VI/1909 llegó a *Inglaterra*. Decía que sus aventuras antárticas habían terminado, pero su situación financiera no era cómoda y más adelante volveremos a estar navegando otra vez con el "Patrón".

El *Océano Ártico*, por su mayor proximidad al mundo civilizado, fue más conocido y explorado que el *Antártico*, por eso no nos sorprende que muchos autores aseguren que un griego de nombre Piteas anduvo por las altas latitudes boreales 325 años antes de Jesucristo, aunque sólo haya llegado a lo que es hoy día *Islandia*. O que otros aseguren que en realidad fue San Brendano, con sus historias de castillos flotantes de cristal, que deben haber sido algunos *témpanos* avistados en esas latitudes. Más real es que haya sido un escandinavo llamado Ottar, que en el año 870 si navegó por el *mar de Barents* y descubrió el *mar Blanco*, o que Erico el Rojo haya estado en *Groenlandia* y luego en tierras americanas antes

de terminar el primer milenio, como han comprobado varios arqueólogos con vestigios vikingos encontrados en nuestro continente. De uno u otro modo no es nuestro propósito hacernos eco de sagas que seguirán siendo sagas por el resto de los tiempos. Regresemos a las realidades.

La historia nos brinda con total seguridad tristes y desgarradoras historias de hombres que intentaron colonizar esas regiones y encontrar el *Paso del Noroeste*, pero el hombre blanco no estaba capacitado para imitar a los *inuits* y solo cuando aprendió de ellos a vivir del medio ambiente en ese hostil entorno comenzó a tener éxito en sus exploraciones, y a develar los misterios de esa tierra de clima feroz que no perdonaba los errores humanos, al igual que la *Antártida*.

El norteamericano **Robert Edwin Peary** fue un individuo temerario y audaz convencido desde su niñez que debía "conquistar" el *Polo Norte*, y prácticamente dedicó toda su vida a ese objetivo. En 1881 ingresó a la Armada como ingeniero civil y en 1886, con 30 años de edad, realizó su primera modesta expedición a *Groenlandia*, que fue seguida por muchas más, aprendiendo sobre el terreno la manera de sobrevivir y el manejo de los perros de los esquimales en las soledades polares. En 1893-1894 realizó su primer intento de llegar al *Polo Norte*, pero fracasó, y en 1898 se le congelaron los dedos del pie y tuvieron que amputarle 8 de ellos: por eso le costaba caminar y lo hacía de una manera sumamente peculiar. En 1901 volvió a fracasar, y en 1902 logró alcanzar los 84°17' N.

En total, Peary realizó siete expediciones a tierras *árticas* y en dos de ellas lo acompañó su esposa Josephine, primera mujer blanca que inverna en la zona y que en la segunda de ellas dio a luz a una niña, Marie Ahnighito, primer ser humano blanco nacido en tierras *groenlandesas*.

En 1905-1906 llegó a 174 millas del *Polo*, estableciendo una marca mundial, pero volvería a intentar por última vez su objetivo, pues su edad ya por arriba de los 50 le aconsejaba una vida hogareña cerca de sus seres queridos y recuerdos de sus aventuras, y no andar cruzando *bandejones* y *polinias* imprevistas con temperaturas de alrededor de los -35°C detrás de trineos arrastrados por perros semisalvajes que exigían toda su destreza y vitalidad. Un retrato suyo del año 1910 lo muestra con su confiable sextante en la mano derecha, su inconfundible traje de pieles, sus formidables bigotes y sus raquetas de nieve en la mano izquierda: el retrato completo de un explorador que la historia tampoco habrá de olvidar.

Pero el curtido Peary no dejaba de soñar con ser el primer hombre en hollar el *Polo Norte*. Ya tenía 52 años y su pelo rojizo comenzaba a encanecer y su rostro mostraba las arrugas de una vida de sufrimientos, pero conocía la zona y su manejo de las costumbres y destrezas esquimales seguían alentando sus sueños de tantos años. En 1906 alcanzó el grado de comandante en la Marina, y esta vez él mismo diseñó su barco, el *Roosevelt*, de 56m de eslora y casco de madera de 0,76m de espesor, proa reforzada y hélice protegida, dotado de potentes motores y palos velados sólo para casos de emergencia. Fue construido por el Club Ártico

Peary de *Nueva York*. Escogió una excelente tripulación y lo acompañó, como desde hacia ya más de 20 años, su asistente negro Mathew Henson, también un experto polar que dominaba correctamente el idioma de los esquimales. Zarpó el buque desde *Nueva York* a principios de julio de 1908 e hizo escala en *cabo York* el 1º de agosto, para embarcar allí unas cuantas familias esquimales y 133 perros samoyedos. Iba abarrotado, con su equipo completo dispuesto a pasar el invierno: 20 blancos, 49 esquimales, 246 perros, además de 70 toneladas de carne de ballena, unas 50 morsas, todo el carbón que pudo acomodar en los sitios más impensados, 8 toneladas de harina, 15 de pemmican, 5 de azúcar, etc. Según su capitán, Robert A. Bartlett, "el barco despedía un hedor insoportable que no olvidaría jamás". Entraron a la *bahía de Baffin*\* y tomaron luego por la angosta *sonda de Smith* y después el peligroso *canal Kennedy*, y pese al *hielo* que los rodeaba por todos lados consiguieron alcanzar el *cabo Sheridan*\*, al norte de la *isla Ellesmere*\*, punto más septentrional alcanzado por barco alguno con sus propios medios. Pero antes que nada debían cazar osos polares y bueyes almizcleros, para completar provisiones. Peary tenía claro que fundamentalmente debían vivir con lo que la naturaleza les proveyera y que tendrían que iniciar su expedición lo más cerca del *Polo*, razón por la cual debía llevar todos sus elementos hasta el *cabo Columbia*\*, punto más septentrional de la *isla* y a solo 408 millas en línea recta de la tan ansiada meta. Mientras las mujeres se dedicaban a confeccionar trajes de pieles y calzados convenientes, los hombres se encargaban de mudar el campamento. El equipo polar estaba compuesto por 24 hombres, de los cuales 17 eran esquimales, 17 trineos, y una jauría de 133 de los mejores perros de la región. La idea de Peary era emprender la carrera antes del deshielo de primavera, con su método de lanzar primero el grupo de avanzada abriendo camino, luego el grupo de apoyo con el grueso de las provisiones, y por último el grupo principal, que sería el del asalto final y por lo tanto debía estar en mejores condiciones físicas. Comenzaron la travesía el 1º/III/1909 y ese día el grupo principal sólo avanzó 8,6 millas, pues el *hielo amontado* y muchas *polinas* comenzaban a dañar los trineos. Lo peor eran los anchos tramos de aguas libres, pues los perros, pese a comportarse magníficamente, no podían avanzar. A unas 38 millas del punto de partida encontraron un canal de 400m de ancho que detuvo varios días a toda la expedición. Algunos trineos habían volcado y se perdió mucho combustible, de modo que tuvieron que enviar gente a traer más desde *cabo Columbia*. Varios esquimales, a pesar de estar muy bien pagos, comenzaron a rebelarse, y Peary de inmediato los envió de vuelta. El 11 de marzo el hielo se solidificó un poco y pudieron seguir avanzando, ahora a mayor velocidad, haciendo a veces 17 millas por día. Los grupos de avance y apoyo, muy extenuados por su labor de ir abriendo camino, fueron enviados de regreso el 14 y el 26, quedando solos el grupo principal y otro de los de apoyo. El día 25 de marzo el ingeniero Marvin tomó una buena recta de Sol que los situó en latitud 86º38' N: habían cubierto 59 millas en sólo 3 jornadas.

El 1º de abril, Bob Bartlett, capitán del *Roosevelt*, emprendió también el regreso con el último equipo de apoyo: estaban ya en latitud 88º04' N, a sólo 116 millas de la meta, y Peary decidió dar el salto final con 5 trineos tirados por 40 perros, acompañados solamente por su fiel Henson y los esquimales Ootah, Egingwah, Seegloo y Ooqueah. Con mejor hielo pero también con enormes sacrificios, marcharon a un promedio de 22,7 millas por día, mas Peary tampoco olvidaba la parte científica y cerca ya del *Polo* largó un cable de acero de 2.743m de longitud sin tocar fondo. (En 1985, el submarino atómico USS "Nautilus" sondó en esa zona 13.410 pies, 4.087m). Tanta era la velocidad que imprimían a su marcha que hasta olvidaron a veces algunas básicas medidas de seguridad y Peary y su buen amigo negro Henson soportaron varios chapuzones en el agua helada.

A las 1000 horas del 6/IV/1909 pararon y a mediodía Peary tomó una altura de sol con su sextante y vio que estaban a 89º57' N, a sólo 3 millas de su meta de tantos años. Estaban tan agotados que sólo permanecieron un buen rato descansando y alimentándose. Peary anotó emocionado en su Diario:

"¡Por fin, el *Polo*! El premio de tres siglos de esfuerzos. Mi objetivo, mi meta de los últimos veinte años, ¡míos, al fin!". Henson recordó después que "El comandante dio la orden: clavemos la bandera de las barras y las estrellas... ¡en el *Polo Norte*! y así lo hicimos... ¡Otra proeza mundial que se lograba cumplir!". Era la bandera que la esposa de Peary había confeccionado para su marido años atrás y que el explorador la llevaba enrollada en su propio cuerpo en todas sus expediciones al *Ártico*. Para estar seguro de su posición, Peary avanzó otras 8,6 millas en la misma dirección, tomando posesión del lugar en nombre de los *Estados Unidos de Norteamérica* y dejando allí un trozo diagonal de su bandera.

Permanecieron en el lugar unas 30 horas y tomó nuevamente una serie de observaciones de Sol para confirmar efectivamente su posición, pues nadie más sabía utilizar el sextante. Engancharon los perros y emprendieron el camino de regreso. "Aunque profundamente consciente de lo que dejaba tras de mí", escribió Peary, "no quise detenerme a despedirme de la meta de mi vida... Una última mirada y volví el rostro hacia el Sur y hacia mi futuro".

Con los *ighies* construidos a lo largo de la ruta en lugar de las pesadas carpas de otros exploradores, con provisiones y combustible en su interior, el camino de regreso fue como siempre mucho más rápido que el de la ida: salieron del *Polo* el 7 de abril y llegaron al campamento de *cabo Columbia* 16 días después, donde quedaron durmiendo más de 2 días completos, para estar de nuevo a bordo del *Roosevelt* unos pocos días más tarde.

El 5/XI/1909 llegaron a una ciudad con telégrafo en las costas del *Labrador* y Peary envió su emocionado mensaje al mundo: "Las barras y las estrellas ondean en el *Polo Norte*".

No vale la pena recordar sus controversias con el Dr. Cook, pues ambos se acusaron de mentirosos. A Peary se lo recordará siempre como el vencedor del *Polo*.

*Norte*. Las lecturas de los sextantes sólo quedaron como números en el Diario del navegador. La Nacional Geographic Society, en diciembre de 1989, realizó un concienzudo estudio de sus posiciones, sondeos del Diario de Derrota y aún de las sombras de las fotos tomadas, y llegó a la conclusión de que Peary estuvo por lo menos a 4,3 millas náuticas del *Polo*, lo suficientemente cerca como para confirmar su lugar en la historia. Tras más de 20 años de expediciones polares y de haber mostrado siempre una fidelidad rayana en la idolatría y una capacidad notable, el negro Henson, el "hermano" de los esquimales, fue olvidado al poco tiempo y recibió pocas alabanzas por sus proezas. Al regresar del *Polo* pudo conseguir un trabajo en un garaje de *Brooklyn* y luego fue mensajero de una oscura oficina de aduanas. Murió en Harlem en 1955, a los 89 años de edad. Peary, que se había retirado a vivir a una *isla* de *Mame*, había fallecido ya en 1920, a los 64 años.

El noruego **Roald Amundsen** es sin duda alguna el prototipo de los exploradores polares. Había nacido en la ciudad de *Borge*, cerca de *Oslo*, el 16/VII/1872. Un hombre frío, calculador, de amplios conocimientos, organizador meticuloso que nada dejaba librado al azar. Sabía que una rigurosa preparación y elección de los mejores medios eran la clave del éxito. Nacido y criado a orillas de un fiordo, esquiar y navegar eran para él actividades normales desde muy pequeño. Estudió medicina, navegación de altura, vivió entre los esquimales un par de años y con ellos aprendió a vestirse para vivir en el hielo y no contra el hielo; aprendió a conducir trineos arrastrados por perros y a valorar todo lo que estos animales eran capaces de hacer cuando estaban en buenas condiciones físicas y eran bien manejados. Hasta aprendió a volar, como veremos más adelante. Comprendía acabadamente también el profundo valor que tiene cada camarada cuando se está alejado de la civilización, y eligió cuidadosamente a cada uno de los hombres que le acompañarían en todas sus expediciones. Leía mucho sobre otros logros y aprendió sabiamente a no cometer los errores que condujeron al fracaso y a la muerte a otros exploradores. Sus memorias y fundamentos en la preparación de su expedición que lo llevaría a conquistar el *Polo Sur* son de un realismo extraordinario. Leyó y estudió las expediciones de Scott y de Shackleton, y se convenció totalmente que llevar ponies manchurianos era un error fatal y que perros esquimales eran la única solución al transporte en las zonas polares, como él también lo había comprobado personalmente. En fin, para quien escribe estas líneas, era un hombre admirable como explorador y que merece todo el respeto que siente por él la Humanidad.

Cuando estábamos preparando nuestro vuelo al *Polo Sur*, ante cada duda que pude tener en lo referente a la rigurosa preparación del mismo, siempre lo primero que hacía era pensar cómo había o habría actuado Roald Amundsen ante esa eventualidad; por supuesto que sin olvidarme del almirante Byrd, que había volado sobre ambos polos y cuya vida y logros conocía también desde mi niñez. Considero que

se debe aprender de los que saben y no de los que sólo hablan sin fundamentos. Con humildad y decencia se logran los grandes objetivos. Por eso nuestro enorme respeto y admiración a este campeón de las exploraciones polares.

Pero volvamos a *Noruega* y perdón por estas digresiones y recuerdos personales. En 1909 tenía Amundsen 37 años y estaba preparando una expedición al *Ártico* partiendo del *estrecho de Bering*. La haría a bordo del *Fram*, el famoso *barco polar* de Nansen, dibujado y construido por Colin Archer, cuyos diseños "doble proa" siguen hasta el día de hoy navegando con éxito los mares del mundo. Pensaba zarpar a fines del mes de junio de 1910, cuando se enteró que Peary había llegado al *Polo Norte* el 9/IV/1909; y decidió de inmediato cambiar sus planes y dirigirse al *Polo Sur*. No dijo nada a nadie. Los ingleses proclamaban que irían "a la *Antártida*" con planes científicos, pero Amundsen iría en búsqueda de la gloria, aunque ya tenía decidido avisar al capitán Scott cuando estuviese en navegación y no debiera explicar las razones de su proa al Sur, aunque sí habló del tema con su segundo comandante, el teniente Thorvald Nilsen, quien de inmediato le brindó todo su apoyo.

Con precisión matemática fue trazando todos sus planes: debían partir de *Noruega* antes del 15 de agosto, hacer una sola escala en las *islas Madeira*\*, virar el *caballo de Buena Esperanza*\* y entrar al *mar de Ross* el 1º de enero de 1911, eligiendo de antemano la *bahía de las Ballenas*\* como lugar de desembarco, pues así su *campamento* quedaría casi un grado de latitud más cerca de su objetivo que el de Scott, en la *sonda McMurdo*. Y como además no había *montañas* en esa zona, tendría menos problemas recorriendo el *mar helado*, y tenía focas y pingüinos para abastecer de carne fresca a toda la expedición. Estaba seguro además que esa *bahía*, despreciada por Shackleton, era la descubierta por James Clark Ross en 1841, y si en 70 años no había cambiado mucho, era entonces un lugar suficientemente seguro como para levantar su *base* a unas pocas millas del borde. Bajarian a la *barrera* 10 hombres que construirían la *cabaña*, mientras el *Fram* iría a *Buenos Aires* y desde allí iniciaría una campaña oceanográfica en el *Atlántico Sur* hasta octubre, cuando regresaría a la *bahía* para embarcar la expedición aproximadamente en febrero de 1912, pues el noruego había calculado que a más tardar estarían de regreso el 25/II/1912; y exactamente ese día regresaron. ¿Casualidad?

Una vez establecida la *cabaña*, grupos de avanzada irían en línea recta hacia el Sur levantando *depositos* bien marcados en latitudes en grados enteros, hasta donde fuera posible; antes de la llegada del temible invierno austral, al que todos los que lo conocían lo considerarían terriblemente salvaje. La gente de Amundsen estaba acostumbrada al frío y todos esquiaban y sabían manejar perros, de modo que en ningún momento consideró sus planes demasiado optimistas.

Los viveres fueron seleccionados con el mayor cuidado y colocados en cajas dobles de zinc y madera. Sabía lo que era el escorbuto, pero ninguna de sus expediciones lo había experimentado. Las fábricas locales le proveyeron pemmican de



primera calidad, pues a la tradicional carne seca y molida con grasa les habían añadido legumbres y harina de avena, y como los perros también estaban expuestos a esta enfermedad, el pemmican para ellos preparado era también de tan buena calidad como el de sus hombres: los envasaban en raciones de medio kilo cada una, unas de pescado y otras de carne, a las que se les había adicionado leche en polvo y harina. Los 100 perros groenlandeses adquiridos, de muy buena raza, les fueron entregados en *Noruega* a mediados de julio y desde ese momento Amundsen se preocupó por su buena alimentación y entrenamiento: esos animales eran básicos en sus planes, e insistía en que a los ponies siberianos no los valoraba en absoluto.

La vestimenta también fue debidamente considerada. Todas las expediciones están siempre cortas de dinero, y al aceptar de regalo 200 mantas viejas y de color variado e indefinido, rígidas y pesadas como fieltro por haber prestado servicio a varias generaciones de marineros, las hizo lavar y teñir de un hermoso color azul marino y con ellas mandó confeccionar el uniforme polar. También recibieron buena ropa interior y otra para usar a bordo durante la travesía, amén de ropa confeccionada con 250 pieles de reno adquiridas especialmente y confeccionadas utilizando como modelo la de los esquimales *Netchilis*, con quienes invernaó durante su cruce del *paso del Noroeste*. Por último, cada hombre del grupo polar fue provisto de un traje de cuero de foca, confeccionado en *Groenlandia*, y a bordo llevaron un buen *deposíto* de elementos para reforzar, modificar o arreglar cualquier prenda del equipo. Todas las botas eran también de la mejor calidad, al igual que las medias.

El buque, el viejo y querido *Fram*, estaba también convenientemente acondicionado y todos los expedicionarios fueron autorizados a instalar lo que quisieran en sus camarotes. Había una biblioteca de 3.000 volúmenes, un piano y hasta un fonógrafo con gran cantidad de discos. No faltaba tampoco una apreciable cantidad de bebidas alcohólicas, que administradas con criterio nunca habían hecho mal a ninguna expedición. No tenían un médico, pero el teniente Gjertsen poseía cualidades innatas para las amputaciones y extracción de dientes, lo que no fue óbice para que tomara además un buen curso en un hospital antes de zarpar.

La *cabaña* tenía 7,80m de largo por 3,40m de ancho y 3,60m de altura. Las paredes tenían un espesor de 0,075m, el piso y el techo eran dobles, y 2 chimeneas aseguraban una buena ventilación. Fue dos veces embreada y numeradas todas sus partes para poder armarla fácilmente sobre la *barra*, además, varios cables de acero la amarrarían firmemente al hielo cuando soplaran los vientos invernales. Los trineos eran 10, construidos de acuerdo al modelo de Nansen, pero de 4 metros de largo, y 20 pares de esquís de nogal americano de 2,40m de largo les asegurarían cruzar las *grietas* que sin duda irían a encontrar. Para la navegación llevaban 2 cronómetros, 2 sextantes, 3 horizontes artificiales, 4 compases a alcohol que no funcionaron con temperaturas de  $-40^{\circ}\text{C}$  porque el fabricante empleó

alcohol diluido a pesar de sus recomendaciones, una brújula de bolsillo, dos cámaras fotográficas, 2 termómetros, 2 barómetros, 2 hipsómetros, 2 prismáticos y anteojos para la nieve. Varias lámparas Primus y calentadores Nansen, buenas bolsas de dormir y 3 carpas, además de 10 raquetas y 100 arcos para los perros, completaban sus equipos en líneas generales.

El buque fue cargado cuidadosamente. Recibieron la visita del rey y de la reina y luego anclaron en el fiordo de *Bunde*, donde vivía Amundsen, para cargar la *cabaña* que allí estaba siendo construida. Subieron luego a bordo todo el resto de los equipos y por último los 97 perros esquimales, en medio de los cuchicheos de todos los tripulantes, que creían que iban a *San Francisco*. ¿Para qué tantas cosas? ¿Para qué perros, si los podemos comprar en *Alaska*? Solos el teniente Nilsen y Amundsen sabían la verdad.

El 9/VIII/1910 iniciaron la navegación hacia la *Antártida*. El cuidado de los perros durante la navegación fue desde el comienzo la mayor preocupación, aunque enseguida se aclimataron.

El 5 de septiembre fondearon en la rada de *Funchal*<sup>®</sup>, embarcaron toda el agua que pudieron y viveres frescos, para hombres y animales. Fue desmontada la hélice para revisar sus palas, y se comprobó que el motor diesel de 180 HP seguía trabajando bien. Antes de levar, Amundsen reunió a su tripulación y le puso al tanto de sus verdaderos planes: todos estuvieron dispuestos a seguir adelante. Se compararon los cronómetros y el día 9 se hicieron al mar con todas las velas desplegadas, impulsados por los alisios del NE. (En su libro "La Conquista del Polo Sur", Amundsen recuerda muchas veces a su velero Martin Ronne, padre del capitán de navío de la reserva de la marina norteamericana Finn Ronne, al que nos referiremos en más de una ocasión en nuestro trabajo).

Antes de zarpar, Amundsen le envió a Scott su famoso radio: "Voy al Sur". En él resumía sus planes.

A dos meses de la partida de las *islas Madeira* viraron el *cabo de Buena Esperanza* y la Navidad los sorprendió en 58°S y 150°E, para saludar el 1° de enero de 1911 ya en latitud 62°15' S y con los primeros *témpanos* a la vista.

El 14 de enero de 1911, un día antes de lo previsto, estaban en la *bahía de las Ballenas*<sup>®</sup>. Realmente un hermoso día de sol y poca brisa. Bajó un grupo a la *harrera*, encontraron un lugar apropiado, amarraron al barco y comenzó el desembarco de los perros y la carga. Sobre el *hielo de la bahía* se veían enormes manadas de focas de Weddell y cangrejas, por suerte ningún leopardo de mar. El 17 comenzaron a poner los cimientos de la casa unas 7 millas adentro del borde del *hielo*. Los perros ya se estaban acostumbrando otra vez a tirar de los trineos y obedecer las órdenes sin demora. Todos los hombres trabajaban contentos y eficientemente y el 28 se instalaron en la nueva morada, la *Framheim*<sup>®</sup> (la Casa de Avanzada).

Los perros enseguida se aclimataron: parecían estar tranquilos cuando de pronto,

en medio del silencio que los rodeaba, se escuchaba un aullido aislado, lo seguían dos, tres y el número de cantores aumentaba progresivamente hasta que los 100 perros, sentados y con las cabezas lo más alto que podían, aullaban al unísono. De golpe, todos enmudecían bruscamente al mismo tiempo y ya no se oía ningún lamento. Es difícil tratar de comprender por qué actúan de ese modo. El perro esquimal ha heredado de su antepasado el lobo su inteligencia e instinto de lucha por la vida, y nuestro amigo Amundsen asegura que todos los hombres de su grupo, con muchos años entre perros esquimales, conocían a la perfección el significado de cada uno de sus aullidos, todos diferentes.

El 4/II tuvieron la inesperada visita del *Terra Nova*, la nave del capitán Scott. El teniente Campbell, jefe del grupo de exploración de la *Tierra de Eduardo VII*, y el teniente Pennel, capitán del buque inglés, les hicieron una visita de cámara muy agradable y les contaron que Scott ya estaba en *McMurdo*, adonde ellos regresaban por no haber podido desembarcar en su zona de exploración.

Amundsen decidió de inmediato iniciar sus planes. el 10/II partió al S con 4 hombres y 3 trineos tirados cada uno por 6 perros, con una carga total de 750kg. Los que quedaban en la casa se dedicarían a traer desde la costa las pocas cosas que quedaban y a la caza del mayor número posible de focas. El día 14 llegaron a los 80°S, establecieron correctamente el lugar con un teodolito y levantaron el primer depósito, como habían previsto. Muy sólido y con una altura de 4m era fácilmente distinguible. Volvieron de inmediato a la base, pero a pesar de andar etapas de casi 40 millas, el *Fram* ya había zarpado al Norte. El 22/II partieron a instalar el segundo depósito, lo componían 8 hombres y 7 trineos tirados por 42 perros cargados con alimentos. Seguían colocando banderines con números y montículos de nieve para orientarse al regreso, pues muchas veces los vientos levantaban nieve y debían navegar con el compás, que en esas latitudes no era nada confiable. era imprescindible tener Sol. El 3/III llegaron a los 81°S con una temperatura de -43°C. Fue la temperatura más baja desde la llegada. Erigieron el depósito, dejaron allí 560kg de alimentos para los perros y 3 hombres regresaron a la base, mientras Amundsen con los otros 4 siguieron al S a instalar el de los 82°S. Los perros estaban muy cansados y las temperaturas subieron de -40°C a -18°C en pocas horas. Amundsen confiesa en su libro ya citado: "El duro trabajo cotidiano y la salvaje energía con que proseguía la realización de mi programa me hicieron brutal. Pese a sus aullidos lastimeros, castigaba sin piedad a Thor, un perrazo muy dulce. Yo amo a los animales y no me gusta la caza. Jamás pienso en matar un animal, salvo moscas y ratas".

Pero estas pobres bestias debían pagar el precio de las glorias de sus amos. El 8/III instalaron el depósito 82°, a unos 500m de altura. Dejaron allí 620kg de viveres y un trineo, dado el estado de agotamiento de los perros. El montículo tenía también 4m de altura y un bambú con una banderita en su tope. Dos días después emprendieron el regreso, con fuertes vientos y *neviscas* que los obligaron a permanecer

en sus carpas. Completamente extenuado, Thor debió ser sacrificado; y sus restos, esa noche, alimentaron a los sobrevivientes: la ley de supervivencia es terrible, pero inevitable. En el *depósito* 80 dieron a los perros doble ración; la temperatura llegó a los  $-41^{\circ}\text{C}$ . Llegaron a la *base* dos días después. Esta expedición les costó 8 perros, probablemente por el gran frío que debieron padecer.

Pero los planes debían cumplirse y se prepararon para la tercera campaña. Los hombres y los perros debían disponer de alimentos en abundancia y eso significaba más trabajo antes de la llegada del invierno. Disponían de 107 perros bien alimentados y descansados y debían usarlos cuanto antes.

El 31/III/1911 se puso en marcha la caravana compuesta por 7 hombres y 6 trineos tirados por 36 perros, para levantar el *depósito* 83°S. Amundsen no formó parte de ella, quedando con Lindstroem al cuidado de la *estación*. Regresó el grupo el 12 de abril, después de perder 2 perros y haber pasado varias y serias penurias, pero la ruta ya quedó lista.

El 19 de abril el sol desapareció definitivamente en un resplandor de incendio. El cuidado de los perros y perras con sus cachorros era permanente. Los instrumentos meteorológicos debían leerse y llevar las planillas correspondientes, controlar relojes y cronómetros, la *estación* debía estar siempre limpia y todos los hombres preparaban sus equipos. Nadie quedaba sin tareas. Las auroras y los silbidos y los resplandores del cielo en plena noche polar maravillaban a todos los hombres, pero ellos seguían con sus tareas: un error en la *base* podía significar la muerte en el *hielo*.

A mediados de agosto la temperatura descendió un día a los  $-59^{\circ}\text{C}$  y todos los preparativos para la gran expedición debían ya estar listos. Wisting seguía trabajando con las carpas y con la ropa nueva para el grupo polar, usando la experiencia adquirida en esas latitudes y el poco material que disponía en la *Base*; Stubberud construía nuevos látigos, más fuertes; Hanssen se ocupaba por milésima vez de controlar los trineos; Bjaaland revisaba los esquís; el Jefe controlaba los instrumentos y seguía calculando distancias y provisiones disponibles; y Hassel armaba y desarmaba nuevos arneses para los perros y controlaba todos los cabos de tiro. "La victoria está reservada a quienes todo saben prever y la derrota a quien descuida tomar a tiempo las precauciones necesarias", escribe Amundsen en su libro; y ello es muy cierto.

Cuenta también, siempre maravillado por el comportamiento de los perros, que en época de celo suceden cosas inimaginables: con una temperatura de  $-50^{\circ}\text{C}$ , en pleno invierno, una perra huyó hasta un montículo de hielo cercano a encontrar el amor perfecto con sus 3 enamorados, y quedaron allí 8 días, sin comer, sólo gozando del amor.

Llegó el 24 de agosto y los trineos ya estaban listos. Por primera vez reapareció el Sol, ausente durante 4 meses, aunque el termómetro se mantenía entre los  $-30$  y los  $-50^{\circ}\text{C}$  y la primavera no daba signos de aparecer. ¿Qué estaría haciendo Scott?

Llegó septiembre con  $-42^{\circ}\text{C}$  y decidieron partir el día 8; pero evidentemente era muy temprano todavía, pues las temperaturas estaban entre los 52 y los 56 bajo cero y los perros sufrían demasiado y se negaban a tirar, de modo que decidieron regresar a la *Base*. Allí Amundsen decidió modificar su "orden de batalla" su grupo marcharía hacia el Sur, mientras que el otro exploraría la *Tierra del Rey Eduardo VII* y los alrededores de la *bahía de las Ballenas*. Este segundo grupo se componía de Presterud, Stubberud y Johansen, mientras que el grupo del Sur estaría compuesto por Roald Amundsen, Jefe y Navegador, Oscar Wisting, hombre bueno para todo, Olaf A. Bjaaland, campeón de esquí de fondo, y Helmer Hanssen y Sverre Hassel, ambos excelentes conductores de perros. El grupo del Sur partiría cuando llegase la primavera y el del Este cuando lo decidiese su jefe Presterud. El 24/IX mataron una foca y el 29 vieron volar unos petreles antárticos, señal inequívoca de la naturaleza que la primavera se estaba acercando.

El 19 de octubre de 1911 se pusieron finalmente en camino los 4 trineos tirados cada uno por 13 perros. Los 5 noruegos iban esquiando para no cansar a sus animales. Los trineos iban liderados por una hembra de extraordinaria calidad, llamada *Etah*. Y la partida quedó para la posteridad gracias a una cámara cinematográfica manejada por Presterud.

Comenzaron avanzando rápidamente, pese a que la primavera había traído el problema de la aparición de *grietas* que los primeros días les dieron varios dolores de cabeza. Llegaron al depósito  $80^{\circ}\text{S}$  el 25 y al  $81^{\circ}\text{S}$  el 30, para alcanzar el  $82^{\circ}\text{S}$  el 6/XI. Habían estado avanzando a una velocidad promedio de casi 12 millas diarias y esa velocidad seguía aumentando. Los perros respondían magníficamente y las observaciones meteorológicas y geográficas se cumplían a rajatabla. Estos vikingos habían previsto todo tipo de contingencias, todo lo habían ensayado y estudiado: no llevaban barba porque sabían por experiencia que se les podía congelar, todos habían pasado años en el hielo y, por sobre todas las cosas, todos tenían experiencia en el manejo de los perros y este medio de locomoción en la *Antártica* era superior en esa época a cualquier otro. Sabían cuándo un perro debía ser animado, felicitado o azotado sin piedad, o colocado sobre los trineos por estar realmente cansado o lastimado, y también cuándo había llegado el momento en que debía servir de alimento a sus compañeros o a los hombres de la expedición. Amundsen se maravillaba de la velocidad con que marchaban. Iban construyendo cairns cada uno o cinco kilómetros, de acuerdo a la superficie que iban recorriendo; de esa manera se aseguraban un regreso veloz con todo tipo de tiempo. El 7 debieron sacrificar a una perra y el 8 llegaron a los  $83^{\circ}\text{S}$ , donde desertaron 3 perros y salieron disparados hacia el Norte, sin duda alguna enamorados de la sacrificada y deseosos de permanecer junto a su amada. El 12 estaban en los  $84^{\circ}\text{S}$ ; la cadena de montañas que tenían a la vista se extendía hacia el SSW, y estos hombres confesaban que jamás habían visto un panorama tan magnífico. Observaron numerosos *glaciares* por donde podrían subir a la *meseta*. En el depósito establecido en

esa latitud dejaron, como en los otros, viveres para 5 hombres y 12 perros durante 5 días, además de 17 litros de combustible. El 15 por la tarde llegaron a los 85°S y acamparon en la cumbre de una ondulación, construyendo allí otro *depósito* y partiendo temprano a la mañana siguiente. El terreno a recorrer no parecía fácil e inteligentemente volvieron a rever sus planes: de allí al *Polo* y regreso había unas 600 millas en línea recta y calculaban la duración de ese trayecto en 60 días. En consecuencia, llevarían viveres para 2 meses y dejarían en el *depósito* el resto, o sea raciones para otro mes. La experiencia les había demostrado, además, que el descenso podían hacerlo con 12 perros; y ahora tenían todavía 32: una vez trepada la *meseta*, sacrificarían 24 y continuarían con 18 y sólo 3 trineos; y la realidad le demostró la exactitud de sus cálculos, pues efectuaron el viaje en 52 días y regresaron con los 12 animales calculados. Volvieron entonces a distribuir todo el contenido de los trineos y decidieron prudentemente llevar los trajes de pieles, pues Shackleton había dicho que experimentó temperaturas de -40°C en los 88°S. Toda la ropa vieja quedaría al aire libre hasta el regreso y se esa manera se evitarían tener que lavarla.

El 17/XI, en 85°S, emprendieron la trepada del *glaciar*, al que dieron el nombre de *Axel Heiberg*<sup>9</sup>. Muy contentos, gozaban de un sol tan intenso y un calor tan fuerte que marchaban en mangas de camisa. Cuando levantaron campamento, dos grupos salieron a explorar los alrededores, pero regresaron sin ponerse de acuerdo sobre cuál ruta era la más conveniente, de modo que siguieron adelante por la parte central, a costa de grandes esfuerzos. La temperatura era de -15°C, pero el sol literalmente les quemaba la piel y sudaban copiosamente, ¡entre los 85 y los 86 grados de latitud Sur! El día 20 partieron como de costumbre a las 0800 horas. Los perros se habían comportado brillantemente y el barómetro y el hipsómetro marcaban 3.180 metros, después de haber recorrido 17 millas de un terreno infernal, pero ya estaban prácticamente en la *meseta*, aunque con el ánimo muy bajo, porque allí serían sacrificados 24 de los excelentes perros, los más fieles compañeros que pudieron tener estos hombres. Cada conductor tuvo que matar a sus propios animales y luego limpiarlos y despedazar sus cadáveres. Esa carnicería les quitó toda la alegría, pese del éxito de la jornada. Levantaron allí el "*Depósito del Matadero*" y dejaron en ese lugar otro de los trineos.

Permanecieron quietos 4 días por el mal tiempo y el 25 se pusieron en marcha; pese a que la tormenta persistía, lograron marchar casi 12 millas y estaban ya a 3.140m sobre el nivel del mar. Levantaron sus carpas y descansaron, pues no tenían casi visibilidad para marchar. El 26 seguía el mal tiempo, pero volvieron a continuar la marcha, que a la tarde se les hizo más fácil al cesar la *ventisca* y salir el sol después de tantos días. Habían andado 18 millas y descendido otro poco de nuevo, pues estaban a 2.888m y en latitud 86°S. El 27 amaneció brumoso y con *neblinas* y no veían el camino, pero la *nieve* caída volvió a los duros *saxstrugis* más aceptables y marcharon por una superficie casi regular, ese 27 marcharon otras 16 millas.

Las imperfecciones del terreno y las *ventiscas* y el frío que les congelaba manos y narices cuando se descuidaban un poco, no eran problemas serios para estos vikingos que habían nacido con los esquís puestos, ni para sus perros, bien entrenados y mejor alimentados. El 28/XI siguió la *neblina*, mas continuaron adelante luego de construir otro montículo hecho con provisiones y trozos de hielo duro como el mármol. Pudieron calcular una meridiana y estaban ya en  $\phi = 86^{\circ}23' S$ . La zona estaba tan llena de *grietas* y *montículos* que llamaron a este glaciar el *Glaciar del Diablo*. Acamparon y en cordadas salieron a reconocer el terreno circundante, guiados solo por un compás. El día 29 apenas lograron avanzar otras 8 millas y alcanzaron la *Puerta del Infierno*, tal era la dificultad del terreno. La lucha contra una zona llena de *grietas* y *sastrugis* sin nieve arriba que les permitiera deslizarse les entorpecía la marcha enormemente. El 2/XII el Sol volvió a asomar entre las nubes y una altura con sextante y horizonte artificial les permitió saber que ya habían llegado a los  $86^{\circ}47' S$ , todavía a 193 millas de la meta, soportando una temperatura de  $-30^{\circ}C$  a 2.850m sobre el nivel del mar. El día siguiente siguieron soportando todavía las *grietas* y los *hielos amonticulados* del *glaciar*, bautizando a esa zona como *Sala de Baile del Diablo*. En más de una ocasión los perros quedaban colgados del borde de una *grieta* o los hombres resbalaban sobre *hielos* durísimos que no les permitían mantenerse de pie. El 4 y el 5 comenzaron a mejorar las condiciones y avanzaron 43 millas, para pasar el día 6 los  $88^{\circ}S$ . El día 7 Amundsen y Hanssen se instalaron con un sextante esperando que apareciera el Sol y Hassel y Wisting se instalan con el otro: las nubes y el Sol se apiadaron de ellos y los cálculos les indicaron que ya estaban en  $88^{\circ}16' S$ . Los  $88^{\circ}23' S$  alcanzados por Shackleton los obsesionaban y ya tenían listo un bambú con la bandera noruega para clavarlo al sobrepasar esa marca. De golpe el trineo que iba a la cabeza se paró y clavó el pabellón noruego ¡Los  $88^{\circ}23' S$  habían sido alcanzados! Hasta el curtido Amundsen cuenta en sus memorias: “¡Hemos superado el punto extremo austral que el hombre ha tocado! Una violenta emoción me domina: ¡lloro como una criatura!” Y el recuerdo se volvió inevitablemente hacia el “Patrón”, que en estas soledades decidió regresar porque tenía bien claro que seguir adelante hubiera significado la muerte para él y sus tres compañeros. Era totalmente justo que el vikingo, que estaba a punto de alcanzar el eje inferior de la tierra, le rindiera su homenaje al anglo-irlandés. Lo merecía con creces. Aunque aun así, los noruegos anduvieron 2 millas más y recién entonces levantaron campamento. Aligeraron con cuidado en todo lo que pudieron sus 2 últimos trineos, construyeron otro *deposi-to* bien marcado con diferentes banderas a ambos lados de la ruta seguida y recién entonces continuaron la marcha. El día 9/XII fue también un día claro y la temperatura osciló en los  $-33^{\circ}C$ . La llanura helada era ahora completamente lisa, no había rastros de *sastrugis*. Las posiciones calculadas casi coincidían exactamente con las observadas. El 13 a mediodía estaban en  $89^{\circ}37' S$ , pero recorrieron otras 8 millas y acamparon en  $89^{\circ}45' S$ , luego de soportar por la tarde varios

*chubascos* de nieve que llegaron del SE de su derrota.

El 14/XII/1911 fue el gran día. Se presentó magnífico. Una ligera *neblina* no les permitió observar, pero a mediodía estaban en  $89^{\circ}53' S$ . De un solo tirón recorrieron lo faltante y a las 1500 horas exactamente cubrieron esas 7 millas. ¡La empresa se había cumplido!

Eran varios en el grupo los que sabían navegar y tenían claro que con los instrumentos con que contaban era muy difícil señalar el punto exacto, y el honesto noruego, para evitar al regreso cualquier réplica a este respecto, recorrió con sus compañeros una circunferencia de 10 millas de radio, para cubrir cualquier eventualidad. Entre los 5 levantan la bandera de su patria y la clavaron en la nieve, denominando la llanura que los rodeaba *Meseta del Rey Haakon*, en honor de su soberano. Permanecieron 3 días en los alrededores. Como no pudieron tomar la altura meridiana a mediodía la tomaron a la noche y les dio esta vez  $89^{\circ}56' S$ , de modo que decidieron que Wisting, Bjaaland y Hassel caminaran de nuevo 11 millas en dirección de la marcha que los había llevado al *Polo* uno, y los otros dos esa misma distancia hacia la izquierda y hacia la derecha de la misma, para evitar definitivamente cualquier duda. Pero Amundsen no se conformó y seguía tomando alturas, que esta vez lo situaron en  $89^{\circ}54' 30'' S$ , lo que les decidió avanzar otras 5,5 millas. Dejaron en el lugar una carpa con copia de todos estos cálculos y siguieron avanzando para llegar al lugar más exacto posible, donde arribaron a las 1100 de la mañana. Allí levantaron la carpa que dejarían para Scott y se pasaron hasta el siguiente día 17/XII tomando más alturas. Comieron bien, dejaron cartas para el Rey de Noruega y Scott, además de un sextante con su horizonte artificial y algunas ropas. Una vez todo asegurado, saludaron la *Polheim* (Casa del Polo), cargaron rápidamente los trineos y emprendieron el regreso al Norte a mediodía del 17/XII/1911. Los perros hasta parecían adivinar que volvían a casa, pues no había casi necesidad de azuzarlos. **El noruego Amundsen había conquistado el Polo Geográfico Sur.**

El regreso, como todos los regresos, fue por supuesto más rápido, pues iban cuesta abajo y seguían las huellas dejadas por la travesía anterior. Estaban además en pleno verano y tenían un mes por delante de temperaturas relativamente benignas para esas latitudes, y los *depósitos* de provisiones a cortas distancias entre sí les aseguraban que comerían siempre en abundancia.

El 24/XII a medianoche llegaron al último gran *depósito* de  $88^{\circ}23' S$  y pudieron darse el lujo de una comida que en esas latitudes resultaba pantagruélica. Además, habían llegado a la cumbre de la *meseta polar* y en 2 o 3 días más comenzarían el descenso hacia la *barrera*. El 30/XII pasaron el paralelo  $87^{\circ} S$  y el 1^{\circ}/I/1912 llegaron al *Glaciar del Diablo*, para el 4 alcanzar el *Depósito del Matadero*, donde tenían buena provisión de carne de perros para todos. Se alimentaron bien y de inmediato prosiguieron la marcha, para armar campamento nuevamente en el límite entre el *glaciar* y la *barrera*, para llegar luego con las últimas horas del día 6 al



deposito en 85°30' S y saber que de nuevo estaban sobre la *barrera*. Tenian ahora 11 perros, uno menos que los calculados antes de trepar la *meseta*. En el *deposito* 85 cargaron trineos con viveres para 35 dias, pero estaban completamente seguros de tener provisiones de sobra en todos los otros *depositos* hasta llegar a *Framheim*. El dia 9 de enero tuvieron mucha nieve y *niebla* cerrada que los retrasó un poco, pero el dia 16 llegaron al *deposito* del paralelo 82°S, donde Wisting preparó un exquisito budin de chocolate. Y el 23 de enero a las 0400 horas llegaron con los 2 trineos y 11 perros a la *Base Framheim*, todos vigorosos y en perfecta salud. Lindstroem preparó de inmediato un excelente café. Luego de 99 dias y 1.616 millas marinas regresaron a casa. El *Fram* habia llegado ya el 8 de enero después de un viaje de 3 meses desde *Buenos Aires*. Todos los planes se cumplieron a la perfección.

El 30/1/1912 zarpó el *Fram* de *bahía de las Ballenas* con rumbo a *Hobart*\*, *Tasmania*\*, llevando a bordo a todos los expedicionarios y los 39 perros de Amundsen, 11 de los cuales habian llegado al *Polo Geográfico Sur*.

Llegaron a *Hobart* el 7 de marzo de 1912 y Amundsen bajó a tierra con sus cables listos a ser enviados al mundo.

Los 88°23' S alcanzados por el "Patrón" Shackleton en enero de 1909 quedaron clavados en la mente y el orgullo del ahora capitán de navio de la Real Marina Británica **Robert Falcon Scott**, quien no podia admitir que un oficial de la reserva y sólo medio inglés hubiese llegado a un paso del *Polo Sur*. Por otra parte, Scott se enteró recién en *Melbourne*\* que el noruego Amundsen también se dirigia a la misma meta, de modo que ahí se enfrentó a la verdad: era una carrera entre el noruego y él. El honor del Imperio estaba en jaque: era una realidad que esta vez estaba obligado a enfrentar.

Los Diarios, libros o colaboraciones de R.F. Scott, E.A. Wilson, A. Cherry-Garrard, H.R. Bowers, E.L. Atkinson y W. Lashly, fundamentalmente, nos han permitido recordar con mayor exactitud esta expedición, tal vez una de las más famosas del mundo polar.

Scott dio a publicidad su proyecto informando que las investigaciones científicas constituian su objetivo principal y que el *Polo* no era nada más que uno de esos puntos. Era un oficial superior de la Real Marina Británica y con la ayuda del orgullo inglés no tuvo problemas en conformar su expedición. Como buque principal fue adquirido el más fuerte de los balleneros disponibles, el *Terra Nova*, un magnífico velero de madera con un desplazamiento bruto de 700 toneladas, provisto de una máquina auxiliar y aparejado con 3 palos. Fue convenientemente reforzado y adaptado a su nueva misión, cuya fecha de iniciación fue fijada en principio para septiembre de ese mismo año 1909. Su tripulación fue también cuidadosamente escogida, la mayor parte de la marina real, varios de ellos con experiencia polar, sólo unos pocos civiles altamente calificados, y un oficial de caba-

llera del regimiento de dragones de Inniskilling para que estuviera a cargo de sus amados ponies siberianos. Es evidente que Scott no aprendió nada en su primera expedición, ni tampoco de la reciente de Shackleton, pues volvió a cometer casi todos los mismos errores. Ni siquiera fueron a pasar unos meses a *Noruega* o *Suecia* aprendiendo a esquiar bien. Para Scott primero estaba el Imperio, luego los rangos, los apellidos, el protocolo y todas otras nimiedades que en la hostil soledad blanca de la *Antártida* no tenían valor alguno: allí solo valía el individuo por sí mismo, por sus capacidades, sin grados ni nacionalidades, ni títulos nobiliarios.

La Expedición del *Terra Nova* o La última expedición de Scott, como también se la ha llamado, zarpó a vela del puerto de *Cardiff* el 15 de junio de 1910, en medio otra vez de una gran fanfarria, con destino al puerto de *Lyttelton*, *Nueva Zelanda*, puerto tradicional de casi todos los exploradores británicos al *sexto continente*. Se detuvieron en la pequeña isla *Trinidad del Sur*\*, viraron *el cabo de la Buena Esperanza*\*, y tras una breve estadía en *Australia* llegaron a la siempre amigable colonia a fines de noviembre, donde el barco tomó dique seco por causa de una entrada de agua que fue solucionada en su mayor parte. El Grupo de Exploración estaba formado por 6 oficiales de marina, 1 del ejército, 12 científicos y 14 hombres, de los cuales solamente 4 no eran de la Marina Real. El *Terra Nova* estaba comandado por 2 tenientes de la Marina Real, y 30 hombres, la mayor parte también de la Marina Real. Además de provisiones y demás pertrechos, como animales de tiro llevaron 19 ponies y 33 perros siberianos, además de 3 trineos a motor. Reiteramos que Scott no había aprendido nada de su intento anterior.

La expedición largó amarras de *Port Chalmers*\* el día 29/XI/1910 a las 1430 horas y recién el 4 de enero de 1911, luego de soportar varios temporales, entró a la *sonda McMurdo*, y dado que el hielo no les permitió llegar hasta *punta Hut*\*, como en la anterior expedición, desembarcaron en *cabo Evans*\*, también sobre el lado occidental de la *isla Ross*, pero unas 13 millas más al norte del lugar donde había invernado a bordo del *Discovery* cuando la primera expedición. (Cuando los temporales y los hielos no dejaban avanzar al buque durante el viaje desde *Nueva Zelanda*, el capitán Scott premonitoriamente escribió en su Diario: "Comienzo a preguntarme si la fortuna alguna vez girará su rueda. En toda ocasión posible parece decidir contra nosotros").

Bajaron primero los 17 ponies que soportaron el cruce, los 3 trineos a motor y luego los perros. Scott acusa a los pobres pingüinos de la zona de comportarse como "estúpidos" por enfrentar a los perros y ser despedazados de una sola dentellada. . . y cuenta también en su Diario de un grupo de orcas rompiendo algunos *bandejones* pequeños con ánimo de tragarse a los que estaban arriba. . . Los ponies arrastraban buenas cargas, al igual que los perros, pero desde el primer día comenzaron ambos a darle dolores de cabeza, al igual que los 2 trineos a motor que estaban probando. Dejó al lector pensar sobre estas situaciones completamente normales cuando no se sabe manejar los elementos puestos en manos inexpertas. Pero

de una u otra forma siguió la descarga.

Al día 10 solo se les había muerto un perro y un tractor desapareció por un agujero del *pie de hielo*, y algunos ponies eran mañosos y no podían hacerlos trabajar, pero pese a todo la *cabaña* empezó a tomar forma. El clima no les había ocasionado inconvenientes, hasta ahora.

Scott envió un pequeño grupo a explorar el *cabo Crozier*\* y él mismo fue a inspeccionar su vieja *cabaña*. La encontró con mucho hielo adentro y culpó a Shackleton por haber roto una ventana y dejarla abierta. Fijó para el día 25/I su partida a iniciar los *depósitos* en la ruta al *Polo*. Pero la nueva *cabaña* no estaba terminada todavía y por ello no dejaba zarpar al *Terra Nova*, al que una *tormenta* hizo varar contra la costa, aunque luego cambió el viento y con ayuda de sus máquinas pudo zafar.

Trasladó viveres, pienso y elementos a unas 5 millas al S del *cabo Armitage*, extremo SW de la *isla Ross*, ya en hielo algo más consolidado; y el 2/II comenzó la marcha para levantar el *Depósito Una Tonelada*. Ese día marcharon 5 millas y el siguiente 9. Los ponies se hundían en la nieve y los perros no obedecían, aunque debemos recordar que en esta expedición sí trajo un subteniente noruego de la reserva naval experto en esquís y un ruso conductor de perros; pero con sólo dos hombres no solucionaría todos los problemas, lógicamente.

Probaron hasta colocarles zapatos para la nieve a los ponies; y uno de los perros de otro trineo le mordió ligeramente a Scott en una pierna. Allí "El Dueño", como llamaban los expedicionarios a su jefe cuando éste no los escuchaba, se dio cuenta que el hambre y el miedo eran las únicas realidades en la vida de un perro esquimal, y que cualquier pretexto era bueno para iniciar una riña a muerte con el que tenían más cerca, aunque también era cierto que existía la amistad entre ellos y se formaban parejas que duraban toda una vida; pero que también había odios ancestrales que el humano no lograría nunca comprender. El problema fundamental era que los británicos NO sabían manejar en absoluto estos espléndidos animales.

Comenzaban a aparecer *grietas*, y cayeron *neviscas* que detenían la marcha. El día 8/II estaban en latitud 78°13' S, a sólo 22 millas de *cabo Armitage*, extremo S de la *isla Ross*. Muy pobre promedio de marcha, recién comenzada, y algunos ponies mostraban ya síntomas de desfallecimiento; los perros, sin embargo, estaban enteros. El 12 decidieron enviar de regreso a los 3 ponies más débiles y quedarse sólo con los 5 que aparentaban mejor estado, habiendo llegado al paralelo 79°27' S; y Scott, lamentándose por no haber llegado a los 80° como tenía planeado, decidió regresar, levantando en ese lugar su *Depósito Una Tonelada*\*. El regreso, con poca carga, fue rápido, y el 22 estaban de nuevo en *punta Hut*. Los perros llegaron muy flacos, pues evidentemente no habían sido alimentados en forma correcta. El grupo de Evans, por su parte, había perdido un pony.

En *punta Hut* encontraron correspondencia del *Terra Nova* y Scott se enteró que Amundsen estaba en la *bahía de las Ballenas*. Decidió de inmediato que su modo de acción sería actuar como si nada hubiese pasado: seguir adelante y hacer todo

de la mejor manera posible, "por el honor de la Patria y sin miedo ni pánico". Pero sabía intimamente que el noruego era una seria amenaza a sus planes: estaba 60 millas más cerca que el del *Polo*, tenía una enorme cantidad de perros a su disposición y podía iniciar su marcha mucho antes que él, que dependía de los lentos ponies siberianos.

Pero recordando nuevamente el Diario de Scott nos damos cuenta de lo que realmente había en su mente. *James Pigg*, uno de sus mejores ponies, limitaba la longitud de sus marchas, con hombres tirando de los trineos cubriendo con seguridad mayores distancias. A nadie le gustaba tirar de los trineos usando los esquís, pero todos deberían estar prácticos en esa tarea. La rutina del campamento estaba además relajada y tendría la desagradable misión de recordar a su gente que estaban allí para trabajar y no para gozar de un picnic. Creemos otra vez que es obvio cualquier comentario al respecto.

El 24 de febrero iniciaron otra marcha hacia el Sur, pero uno de los ponies no caminaba bien y los 7 hombres debieron tirar del trineo; y el día 25 un terrible *blizzard* los dejó encerrados en sus carpas. Al día siguiente perdieron otro pony, la *tormenta de nieve* no daba signos de abatir y decidieron regresar al campamento *base en cabo Evans*. Cuando se acercaron al *borde del hielo en cabo Armitage* aparecieron algunas focas y los perros se desbandaron y corrieron como locos hacia ellas desarmando toda la columna; pero ninguno sabía manejar un buen látigo y hacerlos formar de nuevo. Para empeorar las cosas, el hielo sobre la punta se había roto y sobre los *bandejones* perdieron otro pony más. Recién el 5/III pudieron los hombres llegar a la vieja *cabaña* de 1902 junto a donde amarró el *Discovery*, pero el hielo de la *sonda McMurdo* estaba completamente roto y estuvieron todos varias veces a punto de morir saltando de un pequeño *bandejón* a otro, pues por tierra les era imposible ir hasta la *Base*; debieron quedarse en la vieja *cabaña*. Por suerte pudieron matar varias focas y alimentarse todos, y tener grasa para calentarse. El 17/III salieron dos grupos al Sur y Scott insistía que "estoy perdiendo fe en los perros", aunque en otro momento los alababa. El grupo de *depósitos* regresó sin novedad, pero el hielo de la *sonda McMurdo* se negaba a consolidarse. Construyeron establos para otros 4 ponies y a fines del mes de marzo, por fin, el *hielo de mar* tenía ya entre 18 y 20 cm de espesor y podían caminar con cierta tranquilidad sobre él.

El 1° de abril el *hielo* no estaba todavía totalmente consolidado, y los *depósitos* no se habían construido ni siquiera a medias. El tiempo seguía mostrándose inclemente y recién el 11 partió el *grupo de punta Hut*, llegando dos días más tarde a la *Base*, a costa nuevamente de perder otro pony y otro perro. Scott y sus hombres pudieron tomar un baño luego de 3 meses. El 17 salió otro grupo llevando provisiones a *punta Hut*, sorprendiéndoles una *tormenta de nieve* con vientos de fuerza 7 y temperaturas de  $-34^{\circ}\text{C}$ , regresando el 21 a *cabo Evans* dando fin a la tem-

porada de trineos. La *cabaña*, de 15,25m x 7,63m x 2,75m de altura, ya estaba completamente terminada y lista para afrontar el invierno.

Pasaban el tiempo libre jugando partidos de fútbol cuando las condiciones climáticas lo permitían, mientras los científicos proseguían con sus estudios y planes, y las observaciones meteorológicas y magnéticas seguían llevándose con rigurosa meticulosidad, tratando al mismo tiempo de adiestrar los ponies y los perros. Las charlas científicas ocupaban todo el tiempo libre y ayudaban a que ningún hombre estuviese sin hacer nada. Scott planeaba mentalmente el viaje al *Polo* y seguía pensando que los ponies eran su gran solución y que no podía confiar en los perros, a quienes pensaba llevar hasta el pie del *glaciar* y continuar con los hombres halando de los trineos. El 13 de mayo, con mejor tiempo, llegó finalmente a la *base* el grupo de 7 hombres que había quedado en *punta Hut* con los 2 ponies faltantes, y la satisfacción de Scott de tenerlos a los 10 en sus establos fue enorme. Seguía repitiendo en su Diario que "Todo parece depender de estos animales". La moral y el espíritu de sus hombres seguían siendo la principal preocupación del jefe de la expedición y los partidos de fútbol le demostraban la camaradería existente entre todos, aunque el personal subalterno seguía comiendo en mesa aparte del superior y sólo en algunas festividades se unían en una mesa común. Las auroras eran siempre motivo de asombro y los Diarios de los expedicionarios permitían que corriesen todas sus fantasías, describiéndolas con su belleza que no dejaba de maravillarlos. Escribió Scott: "Esta noche volvimos a observar una gloriosa aurora, la más brillante que hayamos visto. La luz auroral es de un pálido color verde, pero también vemos distintamente un rubor rojo precediendo el movimiento de cualquier parte brillante. La fantasmal luz verde parece brotar repentinamente a la vida con entornos rosados. Hay infinitas sugerencias en este fenómeno y en ello radica su encanto: la sugestión de vida, forma, color y movimiento, nunca menos que evanescente, misteriosa, irreal". Cada hombre detallaba en forma diferente una misma aurora. El autor de estas líneas no se anima a describirlas, pues es tanta la maravilla que emana de su mezcla de colores y sus formas siempre cambiantes, que tratar de describirlas es más tarea de un poeta que de un marino aprendiz de escritor.

El 22/VI celebraron la mitad del invierno con una gran fiesta, donde no faltó champaña, postres, varios tipos de chocolates y brindis por los éxitos de toda la expedición.

El *Grupo cabo Crozier* seguía preparándose meticulosamente; y el Dr. Edward Adrian Wilson, el zoólogo Apsley Cherry-Garrard y el teniente de la Marina Real Británica Henry R. Bowers iniciaron su marcha el día 27 de junio al mediodía, en medio de una total oscuridad, arrastrando 2 trineos con 345 Kg de peso. Llevaban provisiones para 6 semanas y su objetivo fundamental era traer varios huevos de pingüinos Emperador para estudiar la embriología de este animal semiprimitivo que anida en la mitad del invierno, pues necesita 18 meses para criar a su pollue-

lo hasta que esté en condiciones de ir al mar con su nuevo plumaje de adulto. Más adelante nos referiremos a este viaje en particular, bien llamado en los anales de la historia antártica "El peor viaje del mundo".

Los siguientes días en la *Base* no presagiaban una travesía normal, pues durante casi dos semanas los vientos oscilaron entre los 25 y los 70 nudos y las temperaturas entre los  $-39^{\circ}$  y  $-45^{\circ}\text{C}$ . Recien el día 15 de julio cesó el *temporal* y tuvieron algo de luz natural. Todos pensaban constantemente en el *Grupo cabo Crozier*, pues entre el 22 y el 24 los vientos oscilaron de nuevo entre los 72 y los 82 nudos. Era evidentemente anormal el mal tiempo reinante, pues no daba signos de mejora.

El 1<sup>o</sup> de agosto regresó el Grupo de vuelta a la *Base*. El estado de sus miembros era lastimoso y luego de darse un baño, tomar comidas calientes y dormir por varios días, empezaron a contar sus aventuras, que parecían estar mucho más allá de la lógica, tanto habían sufrido; pero trajeron los huevos que fueron a buscar y pronto estos tres magníficos exploradores se reintegraron al resto.

Para el 10/VIII ya fueron entregados todos los ponies a sus conductores y armados los trineos. Los 3 expedicionarios al *cabo Crozier* se reponían lentamente y con más minutos de sol empezaron a salir de la *cabaña*. Las conferencias continuaban y los bruscos cambios de viento también: era normal que de 4 nudos subiera a 80 nudos en media hora, sin causa aparente alguna; pero llegó el 1<sup>o</sup> de septiembre de 1911 y comenzaron los preparativos para los viajes de primavera, que se iniciaron el día 10 con grupos de 4 hombres que con perros y ponies comenzaron a transportar carga a puntos los más alejados posibles de la *base*, sobre la *barrera*. Scott pensaba llegar al *glaciar Beardmore*<sup>\*</sup> con los dos trineos a motor y con los ponies y los perros, pues todos parecían estar en excelente estado.

El 15/IX inició su marcha el *Grupo Oeste*, compuesto por Scott, Bowers, Simpson y el suboficial Edgar Evans, para comprobar las observaciones de Wright el año pasado en el *glaciar Ferrar*<sup>\*</sup>, que desemboca en la *sonda McMurdo*. Arrastrando los trineos durante 10 días de marcha cubrieron 152 millas, transportando hasta *punta Butter*<sup>\*</sup> (a 28,5 millas) un total de 90 Kg por hombre, usando con todo éxito las carpas dobles y realizando mediciones que le permitieron conocer bien el movimiento del *glaciar*. Pudieron también sacar fotografías y encontrar en la costa rocas con vestigios de cobre. Regresaron a la *base* el día 28.

Por su parte el *Grupo Campamento Esquina*, formado por el teniente Edgard Evans, el subteniente noruego Gran y el suboficial Forde, inició su marcha el 9/IX llevando forraje con los caballos, y pese a tener que soportar temperaturas de  $-58^{\circ}\text{C}$  estuvieron también de vuelta sin novedad una semana después. Los ponies siberianos se comportaron en forma excelente, aunque pocos días después comenzaron a dar problemas a sus cuidadores; los trineos a motor parecían andar bien, pero al probar uno de ellos con carga sobre la *barrera* rompió la caja de aluminio de uno de sus bujes.

Cecil Meares, a cargo de los perros, era evidentemente el que mejor los conducía,

y fue hasta *Campamento Esquina* con carga y regresó en dos días y medio cubriendo sin novedad las 60 millas.

A mediados de octubre seguían los preparativos, pero las bajas temperaturas aconsejaban no salir todavía. Scott pensaba constantemente en Amundsen, pero sólo una vez lo cita en su Diario: "No sé qué pensar de las probabilidades de Amundsen. Si llega al *Polo*, debe hacerlo antes que nosotros, pues está capacitado para andar más rápido con sus perros y con toda seguridad comenzará su marcha también primero". Y a modo de consuelo anotó luego: "Después de todo, es el trabajo lo que cuenta y no el aplauso que llega después".

Pero llegó finalmente el día de iniciación de la marcha al Sur. El 24/X/1911 zarparon los 2 trineos a motor, marchando lentamente. Esperarían por el resto en latitud  $80^{\circ}30' S$ ; pero estos primitivos vehículos debían ir parando por lo menos durante media hora cada  $\frac{1}{4}$  de milla, porque recalentaban. Menos de una semana después, sólo uno de los vehículos podía andar, y el 1<sup>o</sup>/XI ya ninguno. W. Lashly, motorista a cargo de ellos, escribió en su Diario: "Los trineos a motor probaron ser un fracaso", y todavía estaban a la vista de la *isla Ross*.

El 2/XI Scott seguía en *punta Hut* y tuvo que cambiar sus planes: saldrían en 3 grupos. Primero los ponies lentos, luego los de medio paso y luego los rápidos. Al día siguiente iniciaron la marcha, pero desde un principio vieron también que las jacas siberianas no iban a aportar ninguna solución aceptable. El 5 llegaron al *Campamento Esquina* y comprobaron la falla de las máquinas, de modo que siguieron con los ponies a la velocidad de los más lentos o reacios, y arrastrando desde ese punto algunos trineos. Los hombres no tenían calculadas las calorías necesarias para cubrir el desgaste que debían soportar, y desde ese momento comenzaron todos a perder peso y desgastarse. Las temperaturas no habían pasado los  $-24^{\circ}C$ , y los perros los habían alcanzado y se estaban comportando bien. Recién el 15 llegó Scott al *Campamento Una Tonelada\**, en latitud  $79^{\circ}27' S$ , y es de recordar que ese día el noruego ya estaba en latitud  $84^{\circ}S$ , andando cómodamente y a buena velocidad utilizando sus perros y ellos esquiando al lado de los trineos.

Los británicos descansaron algo allí, acomodaron las cargas en los ponies más fuertes y continuaron su marcha. El 21 llegaron a los  $80^{\circ}32' S$  y se encontraron con el *Grupo Motor*, que los estaba esperando desde hacia 6 días. Todos estaban bien, pero con mucho apetito, una constante en todas las expediciones: ello demuestra una vez más que la ración necesaria para alguien que conduce un pony era completamente insuficiente para los que debían arrastrar los trineos.

"El Dueño", como llamaban a Scott sus compañeros, nunca se olvidaba del anglo-irlandés y comenta en su Diario: "Dos días más y nuestros ponies pasarán el lugar donde Shackleton mató a su primer animal". Los perros seguían comportándose bien y los trineos eran más fáciles de arrastrar con temperaturas más altas. El 23 estaban ya a 150 millas de la base del *glaciar*, y el 24 debieron sacrificar un pri-

mer pony, que había perdido ya completamente todas sus fuerzas y sirvió de carne fresca para toda la expedición. Por la noche, regresaron a *cabo Evans Day* y Hooper, del *Grupo Motor*. Comenzó así la vuelta a la *base* de los 4 grupos que se irían separando del *Grupo de Asalto Final*. Dos días después el grupo principal alcanzó los 81°35' S y levantaron el *Deposito Media Barrera*<sup>®</sup>. Había algo de *neblina*, comenzó a nevar, los *saxstrugis* molestaban el andar y todos los que arrastraban se sentían muy cansados, y el 27/XI todavía estaban en la *barrera* y faltaban 120 millas para empezar a trepar el *glaciar Beardmore*<sup>®</sup>. Era muy duro todo lo que había por delante: fuertes vientos con nieve en polvo soplaban desde el S y el SE y debieron sacrificar otro pony, contando apenas ya con 4 fardos de forraje de 15 Kg como única fuente de alimentos para estos animales.

El 1° de diciembre debieron de nuevo matar a otro pony y estaban todavía en latitud 82°47' S, donde decidieron levantar el *Deposito Barrera Austral*<sup>®</sup>. Pero las condiciones del terreno y la falta de alimentos para los ponies les volvieron a obligar al día siguiente, ya en 83°00' S, a sacrificar otro. El tiempo era malo, pero la carne fresca reanimó a hombres y perros, que ya estaban a corta distancia de emprender el ascenso del *glaciar*.

Durante la noche el viento viró del NNW al SSE, se incrementó notablemente y se desató un *blizzard* que no les permitía visibilidad alguna, además de bajar considerablemente la temperatura. Todos los hombres salieron presurosos de sus carpas a levantar paredes de nieve y hielo para resguardar los pocos ponies vivos. Los perros también habían llegado al lugar, pero la naturaleza les había regalado una piel que les permitía soportar cualquier *temporal*, y mientras tuviesen comida, seguían adelante.

El *blizzard* siguió soplando con locura, pero de golpe el barómetro dio una subida fenomenal en pocas horas, de 746,8mm a 759,0mm, y cerca de mediodía el *temporal* comenzó a amainar, de modo que de inmediato se pusieron de nuevo en marcha, desde las 1400 hasta las 2000 horas, tiempo en que pudieron andar 13 millas. Los ponies respondieron bien, pese a lo débiles que estaban, y los perros, bien comidos, se comportaron "realmente en forma espléndida", como acota Scott cada vez que acepta la enorme versatilidad de estos magníficos animales.

El día 5 se despertaron otra vez con una espantosa *nevisca*. Las partes de los ponies no protegidas por sus mantas estaban cubiertas de *hielo*. Todos se preguntaban: ¿Por qué un tiempo tan espantoso en esta época tan temprana del año? No pudieron hacer otra cosa que quedarse todo el tiempo en sus bolsas de dormir, pues afuera todo estaba cubierto de hielo y era imposible intentar nada. Para complicar este triste e inexplicable cuadro, la temperatura se elevó de súbito a 0°C y la nieve y hielo se transformaron en agua y todo quedó terriblemente húmedo o mojado. La gente que retornaba de afuera de las carpas parecía haber estado por horas bajo la lluvia y los pobres caballos presentaban un aspecto realmente desolador. Seguían sin poder moverse y lo malo es que ese día 7/XII debían comenzar



a usar ya las raciones de verano, que fueron calculadas para el *deposito* del *glaciar*. Sólo les quedó resignarse a la mala suerte, pues los registros meteorológicos nunca recordaban un diciembre como éste.

Al día siguiente pareció que iba a mejorar, pero toda la tarde siguió nevando con  $T = 0^{\circ}\text{C}$ . Todos estaban completamente empapados. Seguía nevando, se había terminado el forraje de los ponies y no había otro remedio que sacrificarlos. Por la tarde comenzó a soplar algo de viento del Norte y la temperatura bajó a  $-3^{\circ}\text{C}$ . Ojalá fuera una buena señal, pues hacía cuatro días que estaban prisioneros y no podían moverse del lugar. Recién el día 9 se pusieron lastimosamente en marcha. Los pobres ponies siberianos ya no estaban en condiciones de arrastrar nada, de modo que tuvieron que ser sacrificados todos. A ese campamento lo llamaron correctamente *La carnicería*, como si hubiesen estado en contacto con Amundsen. Es doloroso a veces, pero muchos nobles animales pagan con sus vidas el precio de un triunfo, como ya expresáramos con anterioridad. Los perros, felizmente, seguían comportándose bien, y tenían la suerte de haber llegado ya a la base del *glaciar*: ahora les esperaban casi 100 millas de ascenso sobre un terreno lleno de grietas y sumamente dificultoso para alcanzar el *plateau* ("plato").

El 10, por fin, resultó un día realmente glorioso. Reacondicionaron las cargas de los trineos de hombres y perros y a mediodía reiniciaron la marcha, al principio hacían 2 millas por hora, pero luego el espesor de la *nieve blanda* era tal que no podían caminar y tuvieron que establecer campamento. Al día siguiente instalaron el *Deposito Glaciar Inferior*\*, en  $\omega = 83^{\circ}35' \text{S}$ . Dimitri y Meares regresaron con sus equipos de perros a la *base* de *cabo Evans* y el resto continuó la marcha, pero no todos los trineos iban a igual velocidad. Las condiciones físicas de los hombres eran distintas y muchos de ellos daban mayores muestras de agotamiento que otros. Además, se formaba hielo en los patines de los trineos y no avanzaban en la *nieve blanda*. El terreno era tan escabroso que los odómetros eran casi inútiles, de modo que iban calculando las distancias sin ninguna precisión. Allí volvieron a darse cuenta de la importancia fundamental que representaban los esquís, con los cuales sí realmente avanzaban. Scott seguía recordando constantemente a Shackleton y dice en su Diario: "Estamos andando 5 ó 5 ½ días detrás de él, pero a causa de la tormenta". Seguía obsesionado.

El 13 fue otro día maldito, pues ir subiendo con los trineos por terreno tan irregular apenas les permitió avanzar 4 millas y subir 500m. Las condiciones sanitarias y la preparación de sus magras raciones también sufrían, y al día siguiente, todos completamente mojados y una temperatura increíble de  $10^{\circ}\text{C}$ , sufrían retortijones e indigestión sin saber la causa que la había originado. Sólo llegaron a los 610m de altura y acamparon a las 1830 horas después de haber recorrido esta vez unas 10 millas. El hielo azul consolidado estaba apenas a 0,60m de la superficie, de modo que todos esperaban que pronto pudieran andar ya a buena velocidad, aunque junto a las carpas había en superficie *grietas* de casi medio metro de ancho

a las cuales debían prestar mucha atención.

Llegaron a  $\omega = 84^{\circ}04$  S y 762m de altura el día 15. En realidad, avanzaban con una lentitud exasperante, y en su Diario vuelve a comentar Scott que los trineos de los tenientes Evans y Bowers, y también el del zoólogo Cherry-Garrard, "son muy lentos", mientras que el propio "si lleva siempre buena velocidad". Estas consideraciones son algo odiosas, inadmisibles en un hombre del nivel del "dueño", normalmente ecuanime y para quien sus hombres eran siempre estupendos y merecedores de toda admiración y respeto. Evidentemente los nervios debían jugar un papel importante en la realización de sus inusuales comentarios. ¿O ya se estaba dando cuenta que la suya era una carrera perdida de antemano y que con todo el horrible y fuera de estación mal tiempo que estaban teniendo era prácticamente imposible llegar al *Polo* y regresar? ¿Se daba realmente cuenta del progresivo deterioro de todos sus hombres y de su impotencia en solucionarlo? Iban arrastrando sus tres trineos por un largo y endemoniado *glaciar*, con un tiempo completamente anormal para un pleno verano: ¿su claro raciocinio no le estaba advirtiéndole que era una tarea imposible? ¿El regreso de su ahora poco amigo Shackleton, que abandonó su travesía a sólo 97 millas de la gloria porque prefirió - como lo manifestó a su esposa jocosamente - "ser un borrico vivo y no un león muerto", no le martillaba el cerebro las 24 horas del día? Y el 15 de diciembre de 1911 estaban todavía a 352 millas de la meta, arrastrando sus *trineos* ya cansados y mal alimentados en medio de un endiablado *glaciar*. ¿No habría soñado acaso que desde el día de ayer el noruego Amundsen ya estaba en el *Polo*?

El 18 llegaron a  $84^{\circ}34$  S y seguían recordando que estaban a sólo 5 millas detrás del "Patrón". La superficie seguía mejorando y el 20 marcharon 19,5 millas, alcanzando una altura de 2.225m. Scott planificó que su programa comenzaría en latitud  $85^{\circ}10$  S con 12 unidades de comida y 8 hombres, y una unidad de comida significaba una semana de provisiones para 4 hombres, y debía atenerse inexorablemente a su plan. El día 21 debería regresar también a *cabo Evans* el *Primer Grupo de Retorno*, formado por Atkinson, Wright, Cherry-Garrard y Keohane.

El 21/XII llegaron a  $\phi = 85^{\circ}07$  S y  $\omega = 163^{\circ}04$  E, altura 2.438m y  $T = -19^{\circ}0$ C. Prácticamente ya dejaron atrás el *glaciar* y estaban en la *meseta*. El Jefe estaba ahora ampliamente satisfecho de sus hombres y recordaba las edades del *Grupo de Asalto*: el 43, Wilson 39, Bowers 28, Oates 32 y el suboficial Edgar Evans 37. Al día siguiente, luego de recorrer 10,5 millas por la mañana, levantaron el *Deposito Glaciar Superior\** a 2.164m de altura. Navidad los sorprendió en pleno ascenso y andando a buen promedio. Llegaron ya a los  $85^{\circ}50$  S y celebraron la fecha recordando a Dios, a sus familiares, la Patria lejana, y comiendo 4 platos distintos y luego cocoa con pasas de uva y después un postre de caramelo y jengibre. Era justo que celebrasen haber llegado arriba: los expedicionarios recibieron un empujón animico notablemente fuerte.

El *plato* parecía ir achatándose, pero seguían ascendiendo lentamente. Solo pudieron

andar 13 millas ese día, aunque esa distancia era la que habían calculado hacerla a plena carga y no a media, como iban ahora. Su posición a mediodía fue  $\varphi = 86^{\circ}02' S$  y  $\omega = 160^{\circ}26' E$ . Scott, ayudado siempre por el incansable "petiso" Bowers (1,62m de altura) no dejaba de prestar atención a la navegación, y anotó en su Diario: "No hemos perdido de vista al sol desde que llegamos a la cima. El odómetro y el teodolito gobiernan la situación". Aunque las marchas son "terriblemente monótonas" seguían andando a mejor ritmo. El 28 llegaron a  $\varphi = 86^{\circ}27' S$  y  $\omega = 161^{\circ}01' E$ , cumpliendo tramos promedios de 12 a 13 millas caminando a una altura de 2.758m. El 30 vuelve Scott a registrar muy contento, pese a otra jornada muy cansadora y en la cual sólo recorrieron 11 millas: "Creo que vamos ya a la par de Shackleton". Su último *Grupo de Apoyo* seguía junto a ellos con buen ánimo.

El último día del año 1911 levantaron el *Deposito Tres Grados*<sup>®</sup>, con provisiones para una semana para los 8 hombres que todavía constituían el *Grupo de Asalto al Polo*. Los suboficiales Evans y Crean, dos hombres estupendos que solucionaban siempre cualquier tipo de problema, se dieron a la tarea de modificar los trineos a una longitud de 3,05m de largo. Las quemaduras de hielo sufridas por el primero de ellos le costaría la vida por anticipado al salir del *Beardmore* de regreso al Norte.

El 1<sup>o</sup> del año comenzaron todos la marcha a las 0930 horas, ya a 2.926m de altura y con una confortable temperatura de  $-25^{\circ}C$ . Los sobrevoló un rato un *skua* evidentemente perdido en esas latitudes; y por primera vez, desde que dejaron el *glaciar*, tenían cielo semicubierto. A 150 millas de la meta, Scott le avisó al teniente Evans que junto con los suboficiales Lashly y Crean conformaban el último *Grupo de Apoyo*, y que con gran dolor debían partir de regreso a la *Base*. Aunque lo sabían desde un principio, escucharon la noticia con gran pena, al punto tal que al curtido Crean se le cayeron varias lágrimas. Ese 4 de enero, en latitud  $87^{\circ}32' S$  y con una temperatura de  $-26^{\circ}C$ , en los 3.133m de altura del *plato* se reacomodaron nuevamente las cargas y ambos grupos emprendieron caminos opuestos. Una separación de este tipo es siempre muy difícil y parecida a las trepadas a una montaña famosa: los ayudantes que abandonan el grupo en el camino a la cumbre siempre quedan desanimados, pero muchas veces son los que siguen con vida, aunque no con la gloria. Todo había sido planificado en grupos de 4 hombres, pero el enviar sólo 3 hombres de regreso y llevar a Oates al *Polo* como representante de la caballería, posiblemente haya significado el fracaso de la expedición. Las provisiones eran para 4 hombres y no 5, y murieron de hambre al regresar.

Bowers seguía tomando alturas con su teodolito. El sol brillaba casi siempre y los *saxirugis* bajos no dificultaban la marcha. Sentían poco el frío y había excelente visibilidad, pero las distancias que recorrían se tornaban cada vez más cortas y no por las condiciones del hielo, sino fundamentalmente por el cansancio de los 5 hombres. Bowers, que no tenía esquis, era el que más sufría la marcha arrastran-

do kilos que cada vez se volvían más pesados. El mismo Scott anotaba también en su Diario: "No hay duda de que si las cosas siguen como hasta ahora, no podremos mantener por mucho tiempo el esfuerzo que nos exige esta marcha". El día 8 soportaron su primer *blizzard* en el *plato* y debieron quedarse dentro de la carpa en sus sacos de dormir, recobrando también fuerzas que mucho necesitaban, aunque ello les significase valiosa pérdida de tiempo y provisiones; pero sus fuerzas iban llegando al límite. Aunque el 9 el barómetro pareció estar subiendo y ya alcanzaron los  $88^{\circ}25' S$ , a 3.130m de altura y con una  $T = -20^{\circ}6C$ , al Jefe le entusiasmó acotar que "estamos ya al Sur de Shackleton", que había tenido que regresar dos millas más al norte de la posición actual de Scott.

Es terrible ir siguiendo metro a metro el avance de esta Expedición, como también algunas otras, pero como ya dijimos antes, queremos acompañar a todos los personajes y tratar que el amable lector esté en todo momento a nuestro lado, pero sin frío ni hambre ni escorbuto. Y con el final conocido.

El 10/1 construyeron el *Último Depósito*® o *Depósito de 1 1/2 Grados*.

Por la mañana sólo recorrieron 5 millas, construyeron un montículo donde dejaron provisiones para una semana junto a varias prendas de vestir, y siguieron adelante con provisiones para 18 días. La superficie estaba completamente cubierta con nieve arenosa que cuando el sol brillaba les resplandecía agresivamente, pero ya sólo 85 millas los separaban de la meta. El día siguiente siguieron arrastrándose con todas sus energías y lograron andar otras 11 millas, pero la *nieve blanda* les dificultaba enormemente el avance. En todo momento posible Bowers tomaba alturas de sol con su teodolito y el día 12 alcanzan los  $88^{\circ}57' S$  en  $160^{\circ}21' E$ , con  $T = -30^{\circ}8C$  y a 63 millas de *Latitud Noventa Sur*, pero al día siguiente entraron otra vez a una zona de *sastrugis* y el pobre Bowers, sin esquís y con sus piernas muy cortas, hacía verdaderos milagros para seguir arrastrándose junto a sus no menos desfallecientes compañeros.

Todo el día 14 estuvo cubierto y con un sol neblinoso que dificultaba la visibilidad, pese a lo cual pudieron avanzar otras 11,8 millas y estaban ya a 40 de su destino. A mediodía, en latitud  $89^{\circ}21' S$ , todos tenían los pies semicongelados y avanzaban sin decir palabra alguna. El pobre Oates era quien más sufría el frío y el cansancio; y todos ansiaban por lo menos una semana de buen tiempo y terminar con algo que se estaba volviendo una verdadera pesadilla, algo sobrehumano.

El día 15 volvieron a levantar otro pequeño *deposito* con provisiones para 9 días, con tal de repartir mejor la poca carga que ya podían arrastrar. El sol brillaba ahora en un cielo perfectamente claro y una temperatura de  $-32^{\circ}8C$  sin viento hacía más aceptable la marcha: todos pusieron un máximo empeño e hicieron 12,3 millas. Bowers seguía obsesionado con sus situaciones astronómicas y era maravilloso ver sus infatigables esfuerzos con el teodolito y observarlo hacer números calculando dentro de su bolsa de dormir, en medio de la congestionada carpa. Estaban ya a 37 millas de la meta y una determinación absoluta se veía en los rostros de

los 5 expedicionarios. Pero la realidad era otra.

Dice textualmente el Diario de Scott del 16 de enero de 1912: "Campamento 68. Altura 2 975m. T = -30°C. Lo peor ha sucedido, o casi lo peor. Marchamos bien durante la mañana y cubrimos 7 1/2 millas. La meridiana nos situó en Lat. 89°42' S y reanudamos la marcha en la tarde con buen humor, sintiendo que mañana estaríamos en nuestro destino. Alrededor de la segunda hora de marcha la penetrante vista de Bowers detectó lo que pensó era un *cairn*, estaba intranquilo al respecto, pero argumentó que debía ser un *sastangi*. Media hora más tarde detectó un punto negro delante de nosotros. Pronto supimos que eso no podría ser algo natural de la nieve. Continuamos marchando y descubrimos que era una bandera negra atada a un soporte de trineo, cerca, los restos de un *campamento*: huellas de trineo y de esquís cruzando las huellas claras de patas de perros, de muchos perros. Esto nos decía toda la historia. Los noruegos se nos habían anticipado y fueron los primeros en llegar al *Polo*. Es un terrible desengaño y yo lo siento mucho por mis leales compañeros."

El miércoles 17 fue sin duda alguna un día espantoso para todos los británicos. A la amargura que les destrozaba el alma, se les sumó un fuerte viento del Sur y una temperatura de -30°C que los dejó a todos ellos con las caras y las extremidades semicongeladas. Pero vinieron al *Polo Sur* y allí debían llegar, de modo que con las cabezas gachas siguieron marchando hacia el Sur, pues se dieron plena cuenta que los noruegos habían hecho todo lo humanamente posible para asegurarse que si habían llegado a 90°S.

Escribe Scott nuevamente en su inolvidable Diario: "*Great God! This is an awful place and terrible enough for us to have laboured to it without the reward of priority*". No creemos que ninguno de nuestros lectores necesite la traducción exacta de estas líneas que se han hecho famosas en la historia de la exploración. Quien escribe este libro es de opinión que Scott sabía desde hacía mucho tiempo que llegarían al *Polo Sur* detrás de su adversario y que las probabilidades de regresar vivos a *cabo Evans* arrastrando sus trineos eran casi matemáticamente nulas, pero el orgullo de una nación estaba en juego y el precio de sus vidas era apenas justo ante tamaño honor. Y piensa también que Scott **no** estaba capacitado para una operación de tamaño envergadura, aunque rinde personalmente su admiración a estos 5 hombres que fueron de frente a una muerte cierta llevando en alto su bandera.

El 18 siguió el indomable Bowers calculando alturas, y muy cerca del punto donde situaba al *Polo* encontraron la carpa de Amundsen con la bandera noruega, los nombres de los 5 hombres de su grupo que el 16 de diciembre estuvieron allí y una carta personal de Roald Engelbregt Graving Amundsen (ese era el nombre completo del noruego) a Scott con otra destinada al Rey Haakon, solicitándole que por favor se la hiciera llegar. También dejaron un trineo, ropa, pocos alimentos, 2 sextantes con horizonte artificial, etc. Los británicos no pudieron ser menos y

también levantaron un cairn en ese lugar, donde midieron una altura de 2 896m. Ahora debían tratar de arrastrar un trineo por 744 millas en línea recta y llegar a *cabo Evans*. La vida les iba en ello y el estado físico que presentaban era deplorable; y casi no tenían provisiones.

Al día siguiente emprendieron el regreso: sólo Dios sabe lo que pensaba cada uno de ellos. La amargura de volver derrotados, enfermos, sin fuerzas, por una ruta más que peligrosa donde las provisiones eran menores que las absolutamente necesarias, con un invierno que se había adelantado inexplicablemente, tragando el orgullo de un pueblo que desde que nace sólo sabe que hay un ganador y que no existe el segundo puesto, debe haber sido muchísimo más que terrible: inenarrable.

Las condiciones del terreno no les permitían siempre seguir las huellas anteriores y desde un principio las condiciones físicas de Evans iban decayendo momento a momento. Apenas salieron del *Polo* tuvieron el primer *blizzard*, pero el día 25 pudieron llegar al *Depósito de 1 ½ Girados\** o *Último Depósito*, en latitud 88°29' S, donde pudieron acomodarse a los planes trazados de antemano y contar con provisiones para 9 días y medio, aunque el próximo *depósito* estaba todavía a 93 millas.

Las horas de iniciar las marchas se iban atrasando por una u otra causa. Todos estaban cansados y en malas condiciones físicas, con la moral quebrada, sin ganas de hablar o trazar planes, pese a lo cual aún con mal tiempo hacían trayectos de 16 millas que les devolvían las esperanzas. El 27 estaban todavía a 3 018m de altura, con las bolsas de dormir cada vez más mojadas y con raciones de comida que no alcanzaban a calmar el apetito – **El Hambre** – que les causaba el trabajo bestial de ir tirando el trineo; pero podían seguir las huellas viejas y eso les aliviaba enormemente el trabajo engorroso de tomar alturas y calcular posición. El día 29 pudieron marchar 19<sup>1/2</sup> millas, pues la vela que improvisaron sobre el trineo los ayudó con viento favorable (por suerte Scott era aficionado a las regatas, al igual que Shackleton).

A fines del mes llegaron al *Depósito Tres Girados\**, donde pudieron recobrar el esquí de Bowers dejado el 31 de diciembre. La pierna lastimada de Wilson estaba mucho mejor, pero los dedos de Evans realmente mal. El 7 de febrero estaban a una altura de 2 164m y empezaban por fin a bajar. Llegaron al *Depósito Glaciar Superior\** en ir hasta el *Polo* ocuparon 27 días y sólo 21 en regresar. Comenzaban a bajar el *Beardmore*, pero con menos provisiones que las que deberían haber encontrado. No supieron lo que había pasado, pero el hambre seguía anotándose puntos a favor en este cruel regreso. El día 10 comenzó a nevar y perdieron toda visibilidad, marchando sobre el *glaciar* en medio de todo tipo de *grietas* cometiendo el error de marchar sin dirección. Debieron quedarse a media ración y recién dos días después aclaró y cerca del mediodía pudieron avistar el sitio de su campamento nocturno del 18/XII en latitud 84°34' S, a una altura todavía de 1 372m, en medio del *glaciar*. La suerte o la buena vista del Dr. Wilson les permitió

avistar el día 13 la bandera del *depósito* donde tenían alimentos para 3 ½ días más, de modo que el destino les dio otra pequeña oportunidad, no así a Evans, cuyos pies seguían empeorando cada día más y ese día descubrió otra nueva ampolla. Era doloroso verlo tratar de caminar, siquiera, aparte de ello, las condiciones del resto del grupo eran razonablemente aceptables. El problema es que todos tenían unos deseos de comer ya fuera de lo normal, aunque sólo había provisiones otra vez para 3 días y estaban a 30 millas del próximo *depósito*, y seguían debilitándose cada vez más y más, y el día 15 Scott debió reducir alimentos nuevamente, pues calculaba que les faltaba todavía uno o dos días para llegar al siguiente *depósito*. Sin duda alguna los cálculos de provisiones y calorías fueron mal realizados, como ya comentáramos con anterioridad. No es posible calcular un viaje donde los hombres están permanentemente al borde de la falta absoluta de alimentos o ya dentro de la inanición. El llegar con retraso a un *depósito* es perfectamente normal en cualquier tipo de viaje. Aceptamos lo de la mala suerte y lo del tiempo completamente anormal, como se demostró hace un par de años con ayuda de computadoras y estadísticas meteorológicas *antárticas* y estudios de perfiles de hielos, pero el llegar siempre con el último grano de arroz fue un hecho repetido varias veces en los viajes de Scott, pese a todas sus otras buenas capacidades. Además, el estado del pobre Evans les retrasaba enormemente la marcha, y no podían de modo alguno hacer nada, absolutamente nada. Buena suerte no había, evidentemente.

El día 17 de febrero fue otro día realmente espantoso. Evans fue quedándose de a poco detrás del grupo, sin tirar del trineo, por supuesto, cuando tuvieron que parar e ir a buscarlo en esquís. No podía hablar, ni pararse. Mostraba todos los signos de un verdadero colapso total. Lo llevaron con el trineo y lo pusieron dentro de la carpa sin que diera ningún signo de vida. Falleció mansamente a horas del mediodía. Nada pudieron hacer por él. Cubrieron sus restos con un tumulo de hielo, dijeron unas oraciones y siguieron viaje. Al poco tiempo llegaron al *Depósito Glaciar Inferior\**, prácticamente en la unión del *glaciar* con la *barrera*, donde ocurriera la *carnicería* de los ponies. Comieron carne hasta hartarse y el 19 volvieron a reemprender la marcha, llevándose todas las provisiones que pudieron acomodar. Había todavía un largo camino por delante. El recuerdo de Evans estaba presente ante los cuatro, pero había que sobrevivir y debían ahora salvar sus propias vidas. Llegaron al ex campamento *Desolación*, donde habían estado quietos 4 días por el mal tiempo. El terreno era malo en toda la zona y rogaban que hubiese buen tiempo. El verano se iba escapando con cada vez mayor rapidez y los hombres seguían debilitándose sin remedio. La superficie era un conglomerado de *grietas* de todo tipo y la visibilidad muy mala. Avanzaban diariamente entre 7 y 8 millas, y como siempre el ojo de águila de Bowers los salvó de nuevo al avistar desde gran distancia el día 23 el *cairn* del *depósito*, pudiendo acampar en sus proximidades. Su debilidad sólo les permitía avanzar distancias cortas, a lo que se sumaban ahora

las *grietas* que cruzaban las huellas viejas en todas direcciones. Las temperaturas seguían siendo mucho menores a las dables a esperar para la estación y el perverso invierno apuraba su llegada de continuo; y el tema repetitivo, agorero, doloroso, triste, seguía siendo **El Hambre** que les roía las entrañas: el hambre, siempre el hambre presente en todo momento, en toda conversación, en todos los planes, en todos los sueños. El día 29 estaban a 13 millas del *Depósito Media Barrera*, pero la temperatura mínima de la noche anterior llegó a  $-40^{\circ}\text{C}$ . Tenían ya muy poco combustible y provisiones para 3 días solamente, aunque ese día el sol brilló esplendoroso y por fin pudieron secar algo sus ropas, lo que les mejoró un poco el ánimo.

Pero las desgracias nunca llegan solas: el día 1° de marzo llegaron al *Depósito Media Barrera* y se encontraron con la desagradable sorpresa de comprobar una gran falta de combustible; y al examinar los dedos de los pies de Oates vieron que estaban en muy malas condiciones. Como si fuera poco, la temperatura volvió a caer a los  $-40^{\circ}\text{C}$  y la superficie de toda la zona se había vuelto realmente infernal. Solo pudieron avanzar ese día  $5\frac{1}{2}$  millas y el tiempo no mejoraba. El 4 de marzo estaban todavía a 42 millas del *depósito*, pero tenían alimentos para una semana y combustible para sólo 3 ó 4 días con la mayor economía posible. Los dedos del pobre Oates estaban en un estado calamitoso y el día 2 sólo pudieron avanzar 9 millas. Bill Wilson prestaba toda su capacidad médica y humana al desgraciado Capitán de Dragones, que estoicamente no pronunciaba la mínima queja, y Scott, Bowers y Wilson sólo podían rogar. Pero físicamente estaban deshechos y cualquier mínima tarea les costaba un enorme esfuerzo y gran cantidad de tiempo, y el frío y el viento y el hambre seguían acompañándoles todo el tiempo como diabólicos cancerberos, imposibles de escapar.

El día 6 de marzo les ayudó un poco el viento y llegaron a 27 millas del *depósito*. Se desplazaban a una velocidad realmente exasperante. Titus Oates seguía sin emitir la mínima protesta por su condición. Su estoicismo era admirable, aunque ya no estaba en condiciones de ni siquiera arrastrarse, menos caminar. El día siguiente llegaron a 16 millas del *depósito*, para acortar la distancia el día 8 a  $8\frac{1}{2}$  mientras el pie izquierdo de Oates presentaba un estado peor que lamentable. El sábado 10 le preguntó a Wilson por la mañana si creía que había alguna oportunidad de salvación, y naturalmente el Dr. Wilson le contestó que no lo sabía, a sabiendas que no existía la mínima posibilidad de salvar una pierna ya totalmente engangrenada. Las condiciones del tiempo siguieron siendo espantosas, todo se congelaba alrededor y no se podía hacer absolutamente nada. Siguieron quietos adentro, aunque toda la lógica les indicaba salir de inmediato hacia el *depósito* y tratar de salvar sus vidas. Pese a todo siguieron avanzando y llegaron hasta él, pero lo encontraron completamente vacío. Sólo les quedaba el consuelo de que algún accidente pudiera haber pasado con los perros, pero **El Hambre**, siempre ya con mayúsculas, amenazaba cada vez más y no tenían solución alguna ni paliativo.



para tratar de oponersele. La realidad era inexorable y cada vez iban teniendo menos y menos capacidad para enfrentarla.

El día 11 de marzo todos sentían que Titus estaba cerca de su fin. Que haría él, sus camaradas no lo sabían. Discutieron entre los 3 la mejor forma de afrontar el final, que ya estaba llegando para todos. Cada uno tenía 30 tabletas de opio y Wilson un tubo de morfina. Todo parecía irreal e inhumano, pero era la más cruda realidad. ¿Qué haría cada uno en el momento de la verdad? El *Depósito Una Tonelada*\* estaba todavía a 55 millas y sabían bien que el límite de marcha diaria eran 6 millas y que tenían alimentos para 7 días: muy simple:  $6 \times 7 = 42$  y  $55 - 42 = 13$ , en el mejor de los casos: ¿Podrían vivir 13 días sin alimentos?

Y el invierno se acercaba cada día con pasos más largos y el frío era cada vez más intenso, y la muerte dejaba de ser una posibilidad para transformarse en una compañera con la cual se estaban acostumbrando a vivir una vida que más y más se les escurría de entre las manos.

El pobre Oates se arrastraba en condiciones ya inhumanas. A mediodía,  $T = -41^{\circ}\text{C}$ . El 15 de marzo de 1912 el bravo capitán de dragones se levantó y se vistió muy despacio mientras un terrible *blizzard* azotaba la carpa peor que otras veces. Dijo simplemente a sus 3 compañeros "Voy afuera y quizás tarde algún tiempo", y salió de la carpa a su ya acordada cita con la amiga muerte. Todos ellos seguramente debieron pensar encontrar la suya con igual entereza. No lo vieron nunca más.

El 18 estaban ya a 21 millas del *Depósito Una Tonelada*, pero el *blizzard* del NW seguía soplando con fuerza 4 y la temperatura estaba en  $-37^{\circ}\text{C}$ . Ninguno de los tres hombres estaba en condiciones de alejarse de la carpa, pues estaban completamente agotados, sin fuerzas en absoluto, y afuera el *blizzard* seguía sonando con notas cada vez más macabras. Scott había perdido ya casi todos los dedos congelados de su pie derecho y sólo había media carga en el calentador Primus.

El 19 estaban a  $15 \frac{1}{2}$  millas del *deposíto* y debían alcanzarlo antes de 3 días, pues tenían alimentos para solo 2 días y combustible para un día apenas. Todos tenían los pies casi totalmente congelados y el *blizzard* seguía soplando del N al NW y la temperatura no subía de los  $-40^{\circ}\text{C}$ . El estado de debilidad era tan extremo que apenas hablaban entre ellos. Pero en un esfuerzo más que sobrehumano el día 19 a la noche pudieron llegar a 11 millas del *Depósito Una Tonelada*, en latitud  $79^{\circ}27' \text{S}$ , pero no consiguieron seguir avanzando más porque el *blizzard* no les permitió dar otro paso. El día 20 debieron permanecer en la carpa porque el *blizzard* seguía soplando con toda su furia; y el 21 Wilson y Bowers planearon la desesperada empresa de ir hasta el *deposíto* a traer combustible, pero el Diablo señor del temporal se negó cada vez con más firmeza y no pudieron siquiera asomarse por fuera de la carpa. Estaban encerrados sin la mínima posibilidad de salida. Ya no tenían casi alimentos y nada de combustible para calentarse.

El día jueves, 22 y 23, escribe Scott en su Diario que el *blizzard* seguía soplando

peor que nunca y que mañana Wilson y Bowers intentarán de nuevo, en una última oportunidad. Solo tienen un par de bocados y el fin debe estar ya cerca. Habían decidido que todo sucediese naturalmente: marcharían hacia el depósito con o sin sus efectos y morirían en sus huellas.

Vuelve Scott a escribir ahora por última vez en su Diario, pensando que sigue siendo jueves aunque ya era el día 29: "Desde el 21 hemos tenido una continua tormenta del WSW y SW. El 20 sólo teníamos ya combustible para dos tazas de té para cada uno y alimentos para dos días. Todos los días estábamos listos para marchar hacia el depósito a 11 millas de distancia, pero por fuera de la carpa persistía un cuadro de nieve arremolinada. No creo que podamos ahora esperar cosas mejores. Perseveraremos hasta el fin, pero nos estamos volviendo más débiles, naturalmente, y el fin ya no puede estar lejos". Y finaliza:

"Es una lástima, pero no creo que pueda escribir más.

R. Scott

Por el amor de Dios, cuiden a nuestras familias"

Ocho meses más tarde, el 12 de noviembre de 1912, fueron encontrados por un grupo de trineo tirados por perros comandados por el Dr. Edward L. Atkinson, el zoólogo Apsley Cherry-Garrard y Demetri Geref. Wilson y Bowers estaban en actitud de sueño, a ambos costados de Scott, sus bolsas de dormir cerradas sobre sus cabezas. Scott murió más tarde, sin duda: su bolsa de dormir estaba abierta y también su chaqueta; su mano izquierda estaba estirada hacia Wilson, su amigo de toda la vida. La cartera verde donde guardaba su Diario estaba debajo de la cabecera de su bolsa, y sobre el piso algunas cartas. Todo estaba perfectamente ordenado y en su lugar.

Los dejaron a los tres dentro de la carpa y levantaron sobre ella un gran túmulo de hielo coronado por una cruz hecha con dos esquís. Allí siguen descansando en paz. De regreso a la base, construyeron en *Calina Observación*, a 300 metros de altura y cerca de la base en *punta Hut*, una gran cruz de madera que subsiste hasta el día de hoy. De común acuerdo entre todos sus camaradas, escribieron al pie de ella la última línea de *Ulysses*, el inmortal poema de Tennyson: "**To strive, to seek, to find, and not to yield**" (Luchar, buscar, encontrar y no ceder)-

Sin duda alguna una de las travesías antárticas más terribles de todos los tiempos fue la realizada por el *Grupo Cabo Crozier*\*, en plena oscuridad del invierno del año 1911, por 3 hombres de la expedición de Robert F. Scott, que en aras de la ciencia pura emprendieron una marcha arrastrando dos trineos con 173 kilogramos de carga en cada uno para ir en busca de huevos de pingüinos Emperador recién puestos para estudiar su embriología, dado que es una de las aves más primitivas del mundo y que anida en la mitad del invierno y cría su polluelo durante 18 meses, hasta que haya formado sus plumas de adulto que le permitan ir al mar

a buscar su alimento. Destacados naturalistas consideraban que el estudio de esta familia permitiría esclarecer la descendencia de las aves en general e incluso brindaría bases que sostienen la derivación de aquellas en determinadas especies de reptiles. La expedición del *Discovery* no había conseguido huevos en periodo de incubación, de modo que el Dr. Edward A. Wilson decidió buscarlos durante la expedición del *Terra Nova*, y para ello contó con la colaboración de dos excelentes compañeros: su ayudante el zoólogo **Apsley Cherry-Garrard** y el teniente de la Marina Real Británica Henry R. Bowers. El joven Cherry-Garrard publicó un libro titulado **The Worst Journey in the World** (El peor viaje del mundo) narrando cuidadosamente esta expedición de cinco semanas, donde conduce al lector a todas sus vivencias pasadas con un realismo que transforma este libro en una de las páginas más brillantes de la literatura mundial de la época heroica de las expediciones antárticas. El autor de estas líneas recomienda fervientemente su lectura. El título lo podríamos traducir como "La más difícil de todas las expediciones" o simplemente "El peor viaje del mundo". De cualquier manera, es posiblemente la obra más tocante en cuanto a una expedición polar en medio de la noche soportando un clima terrible que sólo un grupo de hombres de temple superior la pudo llevar a cabo. Apsley Cherry-Garrard tenía una vista completamente deteriorada y aún con sus anteojos apenas podía ver. ¿Lo imaginan en la oscuridad, con vientos de 80 nudos y una temperatura de  $-60^{\circ}\text{C}$ ? Y ese joven participó en las 2 expediciones de Scott, y fue uno de los que encontró sus restos, como ya hemos visto. Partieron de la base en *cabó Evans* el 27/IV/1911 al mediodía, en medio de una oscuridad completa en un día ventoso y con  $-35^{\circ}\text{C}$ . Eran 3 hombres arrastrando 2 trineos, uno detrás del otro, con provisiones para 6 semanas. Se dirigían a la roquería de pingüinos Emperador en *cabó Crozier*, el extremo oriental de la *isla Ross*. Iban sobre el *hielo marino*. Salieron con rumbo S hasta el *cabó Armitage* para luego tomar hacia el E. Los 2 primeros días fueron tormentosos y la temperatura osciló entre los  $-44$  y los  $-48^{\circ}\text{C}$ . Dice Cherry-Garrard en su libro:

"Es común hablar del heroísmo de la muerte: ¡Es tan fácil morir! una dosis de morfina, una grieta amigable, un sueño acogedor y no despertarse. No, ¡lo terrible es seguir viviendo la realidad! Soportar temperaturas de  $-60^{\circ}\text{C}$  con luz sería pasable, pero en la oscuridad total es espantoso. Levantarse en la mañana son 5 horas de trabajo. Los trajes están congelados, los arneses y la carpa también. El problema sudor no tiene solución. Traspirábamos por el terrible esfuerzo de arrastrar los pesados trineos y ese sudor, en lugar de evaporarse a través de nuestras pesadas ropas, se congelaba sobre nuestra piel y se transformaba en hielo; y ese hielo transformaba nuestras ropas en armaduras heladas y tiesas. Y nuestros alientos cubrían las partes bajas de nuestras caras de hielo y soldaban nuestras balaclavas firmemente a nuestras cabezas; y no podíamos quitárnoslas hasta tener encendidos los primus por largo rato. Los problemas se incrementaban en las bolsas de dormir, porque hacía demasiado frío para dejar la parte superior abierta para poder

respirar, de modo que toda la noche nuestra respiración se congelaba dentro de las bolsas, y se hacía más y más rápida a medida que el aire interior se volvía más y más nauseabundo.

Dentro de las carpas, con cierta relativa temperatura lográbamos vestirnos, pero estando afuera parecíamos seres automáticos, pues estábamos totalmente entumecidos. Preparar algo de comida y lograr tragarla era otro terrible problema, y todo en medio de la oscuridad total, la mayoría de las veces, y con el peligro de congelarnos ante el menor descuido. Tal era nuestro cansancio que los trineos debíamos tirarlos por separado: debíamos arrastrar unos metros uno y después regresar a arrastrar el otro y llevarlo adelante del anterior y así sucesivamente. Era extenuante: nos arrastrábamos 9 millas para avanzar en realidad 3, con temperaturas que oscilaban en los  $-59^{\circ}\text{C}$ . Los dientes nos castañecaban constantemente y era imposible controlar el temblor de todo el cuerpo en nuestras siempre congeladas y húmedas bolsas de dormir. Era inhumano subsistir en tales condiciones".

A Cherry se le había congelado uno de los dedos grandes del pie y tenía varios dedos de las manos ampollados. Caminar y tomar los utensilios de cocina y las provisiones era pura agonía y tratar de poner el Primus en marcha mucho peor. Los dolores de estómago se debían a la gran cantidad de grasas que ingerían. Bill les dio algo que les alivió bastante, y les exigió que por lo menos permanecieran 7 horas en las bolsas de dormir todos los días.

La nieve que cayó la noche del 5/VII no les permitió arrastrar los trineos. La temperatura había bajado a  $-48^{\circ}\text{C}$  y a mediodía del siguiente llegó a los  $-60^{\circ}\text{C}$ . Era el décimo día de campo y esperaban estar 5 semanas: ¿llegarían vivos? Cuando querían anotar las planillas meteorológicas, al respirar sobre el papel se cubría con una delgada capa de hielo que no permitía escribir al lápiz.

Todos los días eran parecidos. Los sufrimientos terribles. Se maravillaban de seguir viviendo en tales condiciones: ¡y el *cabo Crozier* estaba a 67 millas del *cabo Adams*!

Era imposible dividir el día de acuerdo con las tareas a realizar en las 24 horas: si marchaban 8 horas, pasaban 7 en las bolsas de dormir y necesitaban más de 9 en las rutinas del *campamento*. ¿cómo hacer? Y a veces las 8 horas de marcha en la oscuridad y sobre un terreno lleno de *grietas* significaban apenas 1,5 millas.

El día 10 de julio el *blizzard* soplabla fuerza 9 y subió luego a 10 el día 12. Lograron acampar frente a *punta Terror*. El día 15 aclaró un poco y pudieron distinguir *The Knoll* (La Loma) a más de 20 millas. Treparon entonces a la *isla*, unos 240 metros, y dejaron atrás el infierno de las *grietas* en la oscuridad. Habían salido hacia 19 días. Establecieron allí el campamento y decidieron construir la *cabaña* junto a la tienda. De inmediato se dedicaron a levantar la *cabaña de piedras* (*Stone Hut*). El 18 el viento no los dejó trabajar, pero siguieron adelante y pusieron un trineo de techo y lo cubrieron con la lona llevada ex profeso. El bajar luego hasta la roquería les dio también buenos dolores de cabeza. Entre el *cabo Crozier*

y la *harrera* de presión se formaba una pequeña bahía donde los hombres del *Discovery* habían encontrado la única roquería de pingüinos Emperador jamás vista hasta ese entonces. Por eso fueron a ese lugar.

En la mañana del 19 siguieron trabajando en el *igli* o *cabaña* y a la tarde fueron a la roquería otra vez. Evidentemente estas primitivas aves anidaban en medio del invierno antártico y mantenían el huevo entre sus patas, lejos del hielo, y los cubrían con el tegumento bien caliente que ambos sexos tienen en su bajo vientre. Pero debieron regresar a la *cabaña* porque la oscuridad no les permitía labor alguna. El 20 se levantaron a las 0300 a trabajar en el *igli* y al tener algo de luz se apresuraron a regresar a la roquería de nuevo. El descenso, todos atados con un cabo, fue nuevamente de terror. No había duda que ya habían empezado a desovar, de modo que de inmediato se pusieron a recolectarlos para que los especialistas del *Reino Unido* pudieran más adelante cortarlos en secciones microscópicas y aprendiesen de ellos la historia previa de estas aves a través de su evolución. Llevaron 5 huevos y mataron varios pingüinos para la estufa que funcionaba con grasa. Observaron solamente 100 pingüinos, en comparación con los 2.000 que habían visto en 1902.

El regreso a la *cabaña* en la oscuridad y con la preciosa carga fue otra odisea, y 2 huevos se rompieron. Por suerte, el *blizzard* se levantó cuando ya habían llegado y sopló inmisericordiosamente toda la noche. La estufa de grasa de pingüino funcionó bien y pudieron dormir, hasta que se oyó la voz de Bowers en la madrugada del 22/VII gritando "Bill, Bill, la carpa se ha volado". No sólo la carpa salió volando sino también casi todo lo que había en la *cabaña*, tal era la fuerza del viento. Se vistieron como pudieron, tiritando siempre de frío, y salieron a tratar de reconquistar ropas, utensilios y provisiones. Tuvieron suerte, porque el *blizzard* amainó un poco y pudieron salir a recobrar algo, pero de nuevo volvió a soplar y debieron meterse en la *cabaña de piedras*, acumularse juntos y quedarse quietos todo el domingo 23. El 24 seguía soplando fuerza 11 y 12. Era absolutamente imposible encontrar un lugar donde cobijarse y seguían abrazados temblando de frío y esperando un milagro, pues ya llevaban 36 horas sin dormir, tomar agua o comer cualquier cosa. Recién a la tarde del 24 amainó algo y decidieron dejar las mojadas bolsas de dormir y salir a buscar algo de todo lo perdido, aunque muy poco podían ver en la oscuridad. Pudieron prender el Primus, derretir nieve, echar algo de pemmican adentro y el olor que sintieron fue el mejor aroma que pudieron haber sentido sobre la tierra, y aunque la cacerola estaba llena de pelos de las bolsas de dormir y plumas de pingüinos y otras cosas "non santas", el mejunje les pareció delicioso.

Ni bien hubo algo de luz el 25, con el cielo por el S de un color negro siniestro que presagiaba otra tormenta de las peores, Bowers salió a buscar cosas y halló la carpa a casi media milla del lugar, amén de algunas ropas y utensilios. Regresaron todos a la *cabaña* y pudieron encontrar más elementos enterrados bajo la nieve a

corta distancia. Lograron comer algo y se sintieron mucho mejor. Entonces pensaron qué hacer: ¿ir de nuevo a la roquería o regresar lo antes posible a *Cabo Evans*? ¿Regresar derrotados o triunfadores? El saco de dormir de Cherry era ya totalmente imposible de utilizar y Bowers le ofreció su edredón, que fue aceptado de inmediato, porque hacía días que no podía conciliar el sueño. Decidieron por unanimidad regresar, pues ya habían cumplido su objetivo.

El 25 estaban sobre la *barreira* otra vez, pero con rumbo al Oeste iniciaron la marcha el 26. El regreso no se diferenció en absoluto de la venida: *grietas* y más *grietas*, *tormentas* tras *tormentas*, temperaturas por debajo de los  $-40^{\circ}\text{C}$ , una carpa hecha jirones, los tres semicongelados y con un apetito cada vez más feroz. Cuando imprevistamente salió la luna y les permitió ver una serie de inmensas *grietas* hacia las cuales iban marchando en la oscuridad, se dieron cuenta que por fin la suerte se estaba volcando hacia su lado. El 27 llegaron al S de *punta Terror* y tuvieron claridad varias horas del día y hasta llegaron a distinguir el *monte Erebus* y las marchas crecieron de 4,5 millas a 7,5 millas, mientras que en las jornadas de ida sólo adelantaban 1,5 millas por día. Las pocas ropas que vestían eran las que habían salvado luego de la voladura de la *cabaña de piedra* y ofrecían un aspecto realmente lastimoso: semicongelados y tiritando todo el tiempo, con un hambre francamente voraz. Pudieron armar la carpa en un recalmon del viento y hacer funcionar el Primus y meterse dentro de las destrozadas bolsas de dormir, lo que constituía realmente un desafío formidable; y luego revisaban sus cuerpos con dedos congelados y mordeduras de hielo y las ampollas que nunca los abandonaban. Regresar a *punta Hut*\* los llenó de silenciosa alegría. Encendieron allí dos Primus y tomaron cocoa sin azúcar hasta atiborrarse y pudieron por fin dormir un largo rato como seres humanos. En su libro, ya mencionado, dice Cherry-Garrard: "La exploración antártica es raramente tan mala como puede imaginársela, raramente tan mala como parece. Pero este viaje ha empobrecido nuestro lenguaje: ninguna palabra podría expresar todo su horror".

Llegaron a la *Base de Cabo Evans* el 17/VIII, en silencio. Ningún perro emitió aullido alguno. Abrieron la puerta y se oyó una voz que sólo dijo: "Buen Dios. Aquí está el *Grupo Crozier*"; y desapareció en el interior; así terminó "El Peor Viaje del Mundo". ¿Y qué pasó con los 3 huevos de pinguino Emperador que tantos sacrificios les había costado traerlos?

Apsley Cherry-Garrard fue el único de los 3 hombres que sobrevivió a la Segunda Expedición de Scott y fue el que los llevó al Museo de Historia Natural de South Kensington, en 1913.

Invito de nuevo a mis estimados lectores a leer el libro "The Worst Journey of the World", escrito por Cherry-Garrard, el gran amigo, zoólogo y explorador, y así enterarse para qué sirvió todo el sacrificio de estos tres grandes hombres de la historia *antártica*.

Después de mucho andar por *Londres*, Cherry consiguió finalmente un recibo de

recepción de los 3 huevos, y al visitar el Museo tiempo después con la hermana del capitán Robert F. Scott, pudieron averiguar que esos huevos habían sido finalmente entregados a la Universidad de *Edimburgo*, y el informe del eminente profesor Cossar Ewart, que los estudió a plena conciencia, era un endiablado compendio de charlas que traen a colación una cantidad de estudios de plumas desde los tiempos del Jurásico, de lagartijas, de canguros, gansos chinos, armadillos, etc. etc. Y este eminente profesor finalizaba magistralmente su estudio diciendo: "Si las conclusiones a que se arribaron con la ayuda de los embriones del pingüino Emperador acerca del origen de las plumas están justificadas en los intereses de la ciencia, "El Peor Viaje del Mundo" no fue efectuado en vano".

Nuevamente sin comentarios, mi estimado lector. La historia se sigue repitiendo, ¿no les parece?

Después de haber llegado Amundsen y Scott al *Polo Sur*, el ahora Sir **Ernest Henry Shackleton**, que pocos años antes había llegado a sólo 97 millas de esa meta y regresado al Norte porque "preferió ser un asno con vida antes que un león muerto", como hemos dicho dijera jocosamente a su esposa Emily, concluyó que sólo quedaba por efectuar el cruce desde el *mar de Weddell* hasta el *mar de Ross*, pasando por el *Polo*, y a ello volvió a volcar todas sus energías, iniciando como siempre la difícil tarea de obtener los fondos necesarios para el cumplimiento de este más que ambicioso plan. No sería nada fácil convencer a mucha gente de su propósito de cruzar 1 800 millas de *hielos* llenos de peligros que ya habían costado muchas vidas y dinero. Además, la sombra negra de la guerra se cernía sobre Europa cada vez con mayor certeza y ese problema era el más serio.

Shackleton nunca había obtenido el apoyo total del Almirantazgo Británico, punto fundamental en cualquier expedición de este tipo. Él pertenecía a la clase media, aunque en su familia había médicos, terratenientes y gente cultivada, pero en realidad era un simple marino mercante que no estaba en el grupo de elite de la Marina Real. Además era anglo-irlandés, y para muchos seguía siendo un advenedizo, apenas un contratista, un empresario, algo que el orgullo británico no podía permitir fácilmente entre sus héroes, como seguía y seguiría siendo Sir Robert F. Scott, a quien habían colocado en lo más alto de todos los altares de la gloria de la Marina Real Británica. Pero el "Patrón" fue toda su vida un luchador incansable capaz de afrontar muchas tormentas y en la *Antártida* encontró campo propicio para sus actividades, como ya lo había demostrado antes, de modo que puso toda su fama y capacidades en el asunto y siguió adelante con su plan, y el 29/XII/1913, por medio de una carta al diario *The Times*, anunció al mundo la constitución bajo su mando de la Expedición Transantártica Imperial Británica, auspiciada fundamentalmente por Sir James Caird y Miss Janet Stancomb-Wills, a quienes se sumaron posteriormente donaciones privadas y la Sociedad Geográfica Real, aunque con muchos bemoles lógicamente fundados ante un aná-

lisis bien profundo de este viaje.

A diferencia de Scott, Shackleton sí pareció haber aprendido ahora de las *expediciones polares* propias y ajenas, sobre todo acerca de los perros, después del éxito de Amundsen. También tuvo en consideración la idea de trineos impulsados por motores, aunque sin olvidar su experiencia y la de Scott con los autos Arrol-Johnston. El uso de la radio también fue estudiado, pero Shackleton tenía claro que no estaba todavía lo suficientemente desarrollada como para pensar en llevarla.

Como primera providencia adquirió el *Polaris*, rebautizado *Endurance*, un buque noruego de madera construido para navegar entre hielos. De 350 toneladas, con máquina auxiliar a carbón, 3 palos, aparejado a *bergantin*, portaba en el palo trinquete 3 velas cuadradas y una cangreja, y en el mayor y en el mesana sólo cangrejas. Fue reacondicionado en todo lo necesario y equipado para realizar también investigaciones científicas, mientras que en *Canadá* eran seleccionados perros de trineo y en *Inglaterra* se diseñaba un trineo a motor especial con hélice de avión. El *Endurance* sería el buque del *mar de Weddell*, mientras que el *Aurora*, que fuera utilizado por el australiano Douglas Mawson, iría al *mar de Ross*. La elección de los tripulantes y científicos con experiencia polar fue también muy cuidadosa, al igual que el estudio de la alimentación que se daría a todos los hombres que estarían trabajando en zonas de temperaturas extremas. Ningún punto fue olvidado esta vez.

El 8 de agosto de 1914 el *Endurance* zarpó del puerto de *Plymouth*, recibiendo antes la visita de la Reina Alejandra, que regaló a Shackleton una Biblia especialmente dedicada, que el "Patrón" nunca alejó de su lado, ni aun después del naufragio de su buque. El se quedó en *Inglaterra* tratando de conseguir más dinero para la expedición, pues los gastos seguían subiendo sin cesar. Es de acotar en el Siglo XXI que este problema ha sido el mismo en todas las *expediciones polares*, del que tampoco se libró Sir Vivian Fuchs en 1956 ni la nuestra en 1961-1962.

Shackleton embarcó en *Buenos Aires* y de allí zarparon el 26/X/1914, con 2 hombres menos del número original de tripulantes, pero con un polizón de 19 años que descubrieron estando ya en alta mar y al que incluyeron en el total de 28 hombres: 9 oficiales, 9 científicos, 10 tripulantes, y 69 perros de trineo. El 30/XII cruzaron el *Círculo Polar Antártico* y el 9/I/1915 quedaron apresados por los hielos en  $\phi = 76^{\circ}34$  S y  $\omega = 31^{\circ}30$  W, derivando primero hacia el WSW hasta alcanzar los  $77^{\circ}$ S a fines de febrero y comenzar la lenta subida hacia el Norte arrastrados por el movimiento circular de los hielos del *mar de Weddell*.

Shackleton comprendió muy pronto que las posibilidades de escape eran prácticamente nulas, y fue entonces que comenzaron a aflorar sus condiciones de mando y su innata inteligencia que le permitía llegar al fondo del alma y de la razón de todos sus hombres, para poner en marcha un férreo plan disciplinario que consistía en no permitir a nadie sentirse abatido o con miedos, pues todos tenían tareas que cumplir y no dejó en ningún momento que cundiera el desánimo. Los perros



eran entrenados diariamente, los días de buen tiempo eran para jugar partidos de fútbol, para enseñar a jugar al bridge a los que no lo sabían, en mantener guardias listas a actuar si se abrían los hielos, etc. La situación en que se encontraban obligaba a improvisar de continuo sobre problemas no comunes y que requerían pronta solución. Aunque siempre tenía la última palabra, poseía el buen tino de pedir opiniones, de escuchar, y hasta aceptarlas cuando las consideraba lógicas. A los perros se les construyó refugios sobre el hielo, para que no sufrieran los *blizzard*, *nevadas* o muy bajas temperaturas.

El invierno fue largo y crudo y hubo que ahorrar la mayor cantidad posible de combustible y provisiones; y la solución de serruchar los *bandejones* se abandonó muy pronto, pues contra el *hielo amonticulado* de varios metros de espesor sólo se debía tener paciencia y más paciencia, una de las más grandes virtudes en la *Amartida*. A mediados de octubre el barco comenzó a hacer agua y las bombas manuales no daban abasto; luego escoró 30° a babor y no hubo más remedio que dar la orden de abandonarlo y establecer el *Campamento Océano* sobre el *hielo* más firme que había en las cercanías. Se retiraron del buque todas las provisiones posibles, como así también el material que les podría ser de utilidad para los botes, y muchas de las invaluable fotos tomadas por Hurley.

Al principio Shackleton pensó en organizar trineos y llegar con los perros hasta la *isla Paullet*\*, pues sabía de la existencia de la *choza* construida por los hombres del *Antarctic* en 1902 y que allí había provisiones dejadas por los suecos y por la *corbeta A.R.A. Uruguay*, que él había ayudado a equipar, pero pronto pudieron comprobar que arrastrar los botes sobre los hielos -ahora la única salvación posible- era una tarea realmente imposible de llevar a cabo. Debían esperar que el mar se abriese.

El 21/XI/1915 se hundió totalmente el *Endurance* mientras los hombres seguían derivando lentamente hacia el Norte. Las 3 embarcaciones menores ocuparon entonces la mayor atención, pues había que ponerlas en su mejor estado posible. Shackleton las bautizó con los nombres de los 3 principales benefactores de la expedición: *James Caird*, *Dudley Docker* y *Stancomb-Hills*. En diciembre el *hielo* del campamento se comenzó a romper y debieron cambiarse a otro *bandejón* más estable, bautizando a este nuevo lugar *Campamento Paciencia*, virtud que no deberían perder en ningún momento. Algo que tampoco olvidaba nunca Shackleton era mantener bien alimentada a su gente, pues "hombre caliente y bien comido es hombre feliz", dicho que saben y practican todos los navegantes del mundo desde el comienzo de los tiempos.

La disciplina perfecta que había existido hasta ese entonces sufrió algunos desgastes, y el "Patrón" tuvo que ponerse firme para que nada saliera de sus carriles normales.

El 14/I/1916 tuvieron que matar a 4 grupos de perros, pues ya estaba claro que no les serían de utilidad. Los oficiales continuaban jugando interminables partidas de

bridge, mientras seguían en continuo peligro dado que los *bandejones de hielo* se iban rompiendo a medida que ganaban latitud y subían las temperaturas. El 17/III/1916 estaban 60 millas al E de la *isla Paulet* y los hielos seguían desintegrándose, llevando serio peligro al campamento, pero no tenían aguas libres todavía. La *isla Joinville*\* fue avistada el 23 y seguían siendo arrastrados al N. Las situaciones se precipitaban y el 30 fueron sacrificados los últimos perros. Las *islas Elefante*\* y *Clarence*\*, en el extremo NE de las *islas Shetland del Sur*, fueron a su vez avistadas el 7 de abril. Más que nunca Shackleton vio que la única salvación estaba en los botes y el día 9 pudo botarlos y a fuerza de remos, pértigas y vela comenzaron a dejar los *hielos* detrás, llevando con ellos la mayor cantidad posible de provisiones y elementos, aunque tuvieron luego que volver a dormir sobre un *bandejón* dos noches más. Un temporal les empeoró las cosas, pero siguieron luchando por sus vidas y el día 15 de abril, sedientos, hambrientos, mojados por el *temporal* y el agua de mar, muy cansados, luego de estar 497 días a flote pudieron hacer pie en una abrigada bahía de la *isla Elefante*, donde a costa de grandes esfuerzos pudieron poner a buen recaudo los botes con todas las provisiones y elementos salvados del naufragio. Del punto donde se había hundido el *Endurance*, los separaba una distancia de algo más de 1.000 millas.

La *isla* estaba totalmente fuera de la ruta de balleneros y foceros, pero estaban en tierra firme y los pingüinos y focas podían permitirles sobrevivir. Además, Shackleton, Wild y Worsley ya habían estado haciendo planes desde hacía largo tiempo. No dejaron nada librado a la suerte. Sabían que los predominantes vientos del NW no les permitirían intentar una navegación a las *islas Malvinas*, a 540 millas, y que la única salvación estaba en intentar llegar en uno de los botes a las *islas Georgias del Sur*\*, a cerca de 800 millas de distancia, y allí obtener un buque para rescatar al resto de la tripulación, y por supuesto ese bote estaría bajo el mando de Shackleton. Intentar esa navegación era un acto de real coraje y demostración de capacidad marinera, cosas que al "Patron" no le faltaban, aunque tuvieran bien claro que el invierno también se estaba acercando y el mal tiempo sería normal durante todo ese intento.

El alistamiento de la pequeña *chalupa* (6,86m de eslora), *James Caird* comenzó de inmediato, al mismo tiempo que el capitán de fragata (RNR) Frank Wild, segundo comandante del *Endurance*, era designado Jefe del Campamento mientras durase la ausencia de Shackleton. En el bote, acompañarían al Jefe el capitán de fragata (RNR) Frank A. Worsley, eximio navegador, el segundo oficial Thomas Crean, los marineros J. Vincent y Tim McCarthy, y el carpintero Harry McNeill. Rocas de la playa y bolsas hechas con frazadas y llenas de arena harían de lastre y colchones de los tripulantes. Embarcaron provisiones para 6 hombres durante apenas un mes, además de 2 calentadores Primus, una cocina Nansen de aluminio, 150 litros de agua, un sextante, binoculares, un compás, un barómetro aneroide, cartas, tablas y un ancla de mar. El día 24 de abril en horas del mediodía se hizo

a la mar la pequeña *chalupa*, izando foque, mayor y mesana y haciendo proa al N en medio de *bandejones* que dificultaban la navegación.

En la *isla* quedaban los 22 hombres restantes, que de inmediato se abocaron a la construcción de una *choza de piedras* de apenas 3.05m x 5.49m, con los otros dos botes sirviendo de precario techo; la pequeña cocina también funcionaria adentro. Como ese lugar era una antiquísima pingüinera, el olor del guano no se les iría nunca más de las narices. Allí vivirían durante 4 meses. Las cosas no les fueron fáciles, pues había varios enfermos que estaban todo el día en sus bolsas de dormir, habría una sola comida caliente al día y las raciones serían cortadas por la mitad. A Blackborrow, el joven polizón embarcado en *Buenos Aires*, debieron amputarle todos los dedos del pie izquierdo, que se le habían congelado. Pero la odisea terminó la mañana del 30 de agosto, cuando luego de 3 tentativas de rescate el *escampavías* chileno *Yelcho* apareció frente al campamento con un sonriente Shackleton que les preguntaba desde una lancha a pocos metros de la costa "¿Están todos bien?", y Wild que le contestaba con enorme felicidad: "Todos bien, todos bien".

El Jefe había cumplido su palabra de rescatarlos. Era el líder en quien todos sus hombres confiaban, el que nunca delegaba responsabilidades, el que siempre fue también un camarada de sus subordinados y pares. Ese mismo día zarparon de la *isla*, tocaron *Punta Arenas*, y el 27 de septiembre llegaron a *Valparaíso, Chile*. No habían perdido ningún hombre.

¿Y qué pasó con nuestro *James Caird*, que había zarpado el 24 de abril en busca de auxilio? Pues la pequeña embarcación, dotada de velas improvisadas no mucho más grandes que pañuelos, se atrevió con el mar más proceloso de la tierra y lo venció. Al alejarse de la *isla* hicieron proa al Norte para apartarse de los intimidantes *témpanos* que rodeaban toda la zona y una gran cantidad de *bandejones* y escombros de todo tamaño que seguían llegando del *Weddell*. A las 1600 horas llegaron a una zona con mayor amontonamiento de *hielos*, arriaron las velas y a fuerza de remo y pértigas pudieron 2 horas más tarde llegar al mar libre y comenzar realmente el cruce. El pequeño bote se movía endemoniadamente, y para comer 3 hombres debían atender la cocina: uno sosteniendo la lámpara y 2 la olla de aluminio. Casi toda la travesía fue una historia de pésimo tiempo, mojaduras, *nevadas*, imposibilidad de dormir o descansar. Siguieron haciendo proa al N durante los dos primeros días para alejarse todo lo posible de los *hielos* y ganar latitud y mayores temperaturas, pero todo era prácticamente igual. Las guardias fueron de 4 horas y el timonel permanecía 2 en su puesto, luego de las cuales quedaba completamente rígido y mojado por el agua salada o por la nieve. Tan pequeño era el bote y tan grandes las olas que llegaban constantemente de la dirección general W, que cuando quedaba entre dos crestas, en el fondo del seno, las velas gualdrapea-

ban sin control, para volver a hincharse y a punto de explotar cuando volvían a estar en las crestas. El tercer día sopló una fuerte tormenta del NW y pusieron rumbo al E. Siempre entraba agua en la embarcación y mientras un hombre timoneaba, otro se hacía cargo de las velas y el tercero debía achicar sentina de continuo, molestando con el achicador a los otros 3 hombres en descanso, que en verdad nunca podían descansar, pues el *James Caird* seguía siempre sacudiéndose por todos lados: los hombres estaban semicongelados, mojados, con hambre, ansiosos, ni tenían siquiera tiempo de pensar en la peligrosa situación por la cual estaban atravesando.

A las 1800 horas ya era noche cerrada y recién a las 0700 horas del día siguiente tenían algo de crepúsculo, pese a lo cual Shackleton hacía respetar el horario establecido a rajatabla, y era tan chica la *chalupa* que el "Patrón" debía dirigir por nombre los movimientos de cada tripulante para evitar que entre ellos se llevasen por delante. Hurley había transformado el tubo de la barra Flinders del barco en una pequeña bomba de achique, que ahora en los recovecos bajo cubierta prestaba buen servicio, pero los hombres no encontraban la mínima posibilidad de estar cómodos, pues seguían mojados y la ropa que les rozaba el cuerpo era la misma desde hacía 7 meses: la única hora medianamente agradable del día era la de tomar alimentos, en medio de tantos fríos y tormentas de nunca acabar.

La cuarta singladura fue realmente penosa. El temporal fue de tal intensidad que les obligó a ponerse al paio, pues el viento era tan violento y las olas tan altas que no lo podían correr por temor a trasluchar y zozobrar. Esa demora fue realmente amargante para todos, pues venían haciendo 60 a 70 millas por día, lo que eran excelentes singladuras para tan poca vela portante, de modo que tomaron una doble mano de rizos a la vela mayor y dejaron la pequeña mesana mientras esperaban que el temporal decidiera dejar de soplar. Pero al quinto día el temporal arreció aún más, por lo que debieron arriar la mayor y mesana e izar el foque chico, mientras largaban el ancla de mar para poder poner proa al mar, pero al tener algo de luz el sexto día vieron y sintieron que la embarcación había perdido flotabilidad, pues no se levantaba al llegar las olas, de modo que de inmediato se dieron cuenta que el peso del hielo a bordo les estaba hundiendo: lo primero que hicieron fue tirar al agua los 2 remos de repuesto, totalmente hechos una masa de hielo, a los que siguieron 2 de las bolsas de dormir que no usaban, totalmente empapadas. El bote empezó a flotar mejor, y el penoso trabajo de romper todo el hielo de cubierta ayudó más aún; pero a las 1100 horas la *chalupa* se atravesó de golpe al mar y se dieron cuenta que se había roto la codera y perdido el ancla de mar. Corrían entonces peligro de hundirse, pues habían quedado al garete, de modo que rompieron más hielo sobre la cubierta, liberaron la vela mayor y la izaron con sus dos manos de rizos, lo que de inmediato les dio nuevamente maniobra y la embarcación pudo seguir a rumbo mientras los 6 tripulantes volvieron a respirar. Pero estaban exhaustos y sumamente doloridos, tenían mordeduras de hielo en las caras

y grandes ampollas en los pies y en las manos, y timonear el *James Caird* con tan fuerte *temporal* y un cielo cada vez más amenazante era tarea casi imposible. La noche llegó temprano, pero por suerte el viento comenzó a amainar, las *neviscas* se hicieron menos frecuentes y el mar -por fin- empezó a tenderse.

Con el crepúsculo matutino del séptimo día largaron las manos de rizos y pudieron otra vez hacer proa al oriente. El Sol salió brillante y nitido y Worsley, un verdadero mago del sextante, pudo tomar una recta de longitud; y como el Sol se mantuvo para la hora de meridiana, también una de latitud, lo que les tranquilizó mucho, pues desde la zarpada venían a estima pura, sin instrumentos confiables. La posición obtenida les permitió saber que habían hecho ya 380 millas y que estaban prácticamente en la mitad de la travesía. La vista de algunos petreles de tormenta y palomas del cabo los tranquilizó más todavía; y el Sol, que ya calentaba un poco, les permitió secar en algo sus ropas y las empapadas bolsas de dormir. La vida empezó entonces a tomar otro color.

Los días ocho, nueve y diez el viento de popa siguió soplando fuerte. Aunque la temperatura iba subiendo lentamente, sufrían mucho del frío y las lastimaduras, y a los organismos debilitados por la falta de alimentos y la casi permanente exposición a los elementos, se sumaba la espantosa posición que debían soportar cuando bajaban al interior de la embarcación. Todos estaban medio envarados. El vidrio del compás se rompió una noche y debieron remendarlo con cinta adhesiva del botiquín. El reuma atacó a Worsley, que no podía lograr permanecer parado o en posición medianamente vertical.

El 5 de mayo, décimo día de navegación, debieron de nuevo soportar otro violento *temporal* con *nevisca* del NW. Esa noche, estando el Jefe al timón, repentinamente vio una línea muy clara sobre la superficie hacia el SSW; llamó inmediatamente a los hombres de su guardia y con espanto se dieron cuenta que lo que había visto Shackleton no era un pedazo claro del cielo sino la cresta de una enorme ola de gran altura que se acercaba rompiendo la superficie. Sólo pudieron gritar a los que estaban abajo y tratar de tapan la bajada a la camareta cuando la enorme ola los tapó por completo y los arrastró como un corcho por largo rato, sin que ninguno de ellos pudiera adoptar defensa alguna. Estaban completamente inermes en medio del caos, y al ver después que todavía flotaban, los cinco restantes se pusieron a achicar la embarcación con todos los elementos que tenían a mano, en medio de la oscuridad y sin saber si podrían ganar flotabilidad nuevamente. Estaban peleando por sus vidas, y estos hombres acostumbrados a luchar sin cuartel contra los elementos pudieron sacar toda el agua que había entrado, aunque de nuevo todo el interior y todos ellos volvieron a quedar completamente mojados. En sus memorias, Shackleton dice que esa ola fue la más grande que vio en sus 26 años de andar navegando por todos los mares del planeta. Recién a las 0300 horas pudieron poner a funcionar un calentador y prepararse un poco de bebida caliente; pero tantos malos momentos y sufrimientos físicos terminaron haciendo efec-

to en un par de hombres, que sufrieron un colapso, aunque otros como McCarthy seguían aguantando alegres todo lo malo que tenían a su alrededor y estando seguros que pronto tendrían las islas por la proa.

El día 6 el tiempo mejoró un poco y las observaciones de Worsley mostraron que sólo 100 millas les separaban ahora del extremo NW de las *Georgias del Sur*: dos días más de viento favorable y podrían llegar a la tierra prometida. Pero la provisión de agua se estaba acabando y hubo que racionarla a 1/8 de litro por día por hombre, pues el jarro de líquido caliente por las noches no podía ser suprimido, y un nuevo y viejo problema se instaló ahora en la embarcación: la sed, una de las privaciones más duras a las que se puede condenar a seres humanos con los labios resecos y partidos y la lengua hinchada y dolorida, famélicos, con las ropas mojadas y temblando siempre de frío.

La mañana del 8 de mayo amaneció sucia y tormentosa otra vez, pero a las 1000 horas pasaron por un pedazo chico de cachiyuyo, señal inequívoca de la proximidad de tierra, y una hora más tarde contemplaron con gran alegría a dos comoranes parados sobre una gran masa de algas. Esos pájaros eran señal más que cierta de la proximidad de tierra, pues nunca se alejan mucho de ella.

A las 1230, en una abertura del cielo, el siempre atento Worsley, mirando en el acimut correcto, pudo por fin ver por el NE los negros acantilados de la *isla San Pedro*, de las *Georgias del Sur*, justo a 14 días de la zarpada de la *isla Elefante*; pero por la proa sólo veían confusas rompientes que señalaban la segura presencia de arrecifes no señalizados en las cartas que tenían a bordo. La necesidad de agua era imperiosa, pero tratar de desembarcar en esa zona era suicida y la noche se acercaba rápidamente, de modo que Shackleton decidió ponerse al paio y aguantar el viento y las olas que venían rompiendo desde el Oeste. A las 0500 del día siguiente el viento viró al NW y rápidamente incrementó su fuerza y se transformó en una de las *tempestades* más terribles que recordasen los hombres más viejos de a bordo. Un mar cruzado no les permitía timonear bien la embarcación y a las 1300 horas, a través de la *neblina*, pudieron ver lo cercana que estaba la costa, y todos los marinos del mundo se aterran de sólo pensar en tener costa peligrosa a sotavento y a corta distancia, y más aún en un bote pequeño de poca maniobrabilidad. De inmediato izaron la mayor con las dos manos de rizos, pero entre la *neblina* podían ver que la costa seguía acercándose peligrosamente. Durante la tarde seguían en las cercanías de la costa, con el estruendo de las olas rompiendo sobre las rocas sacudiéndoles los oídos, y justo a las 1800 horas, en la penumbra, cuando las cosas parecían ponerse peor, el destino quiso que cambiaran para mejor. La delgada línea entre lo bueno y lo malo, entre el éxito y el fracaso se volvió del lado de la pequeña *chalupa* cuando de pronto el viento viró de nuevo y les permitió alejarse de la peligrosa costa a sotavento. Siguieron echando bordes en medio de la oscuridad en la *batía Sudoeste*\*, soportando el viento y la *nieve* que los azotaban de continuo, completamente exhaustos. Tomaron un últi-

mo trago de agua sucia y llena de pelos y otras inmundicias, que la tuvieron que colar con una gasa del botiquín, pero la noche no pasaba nunca y entre timonear, cuidar las velas y achicar la embarcación trabajaron todos los tripulantes. A las 0800 horas del día 10, ya con un poco de luz del día, el viento viro de nuevo al NW y el cielo negro y amenazante prometía otro *chubasco* de proporciones y con más *nieve*, pero el destino quiso que vieran en la costa entre la bruma una gran abertura, que correctamente identificaron como la *habia Rey Haukon (puerto Robinson\*)* y decidieron desembarcar allí, pues la embarcación medio llena de agua y el terrible cansancio que los embargaba y el cada vez más amenazante y negro cielo del NW los obligaba a buscar refugio con la mayor prontitud posible. Hacia allí se dirigieron poniendo proa a una zona de aguas más calmas donde parecía no haber rompientes, efectuando cinco piernas en medio del viento cada vez más violento. La oscuridad seguía acercándose rápidamente y la entrada a una pequeña *caleta*, justo en la boca S de *puerto Robinson*, era tan angosta que tuvieron que ayudarse con los remos, pero el destino los ayudó una vez más y en minutos la proa del *James Caird* tocaba la playa. Shackleton saltó a tierra con la raída boza y pudo amarrarla sobre unas rocas. Bajaron luego los demás y al poco rato escucharon el agradable ruido del agua de un arroyuelo prácticamente a sus pies. Como dice el "Patrón" en su libro *Sur*: "Fue un momento espléndido". Todos se inclinaron a saciar su sed en silencio, posiblemente dando gracias a Dios en su fuero más íntimo sin pronunciar palabra alguna.

No tenían fuerzas para sacar el bote a tierra, de modo que lo dejaron flotando luego de sacar todas las provisiones y enseres y llevarlos a una pequeña caverna en la costa, donde prepararon la primera comida caliente en muchos días. El Jefe tomó la primera guardia y sus 5 compañeros se echaron a dormir en pocos segundos, por fin otra vez sobre suelo firme.

El día siguiente amaneció un poco más calmó y pudieron subir el bote por encima de la línea de las altas mareas. Tenían agua dulce en cantidad y una colonia de albatros con muchos pichones les proveyó de alimentos frescos. Los siguientes 4 días fueron de recuperación, mientras el Jefe pergeñaba una solución lógica y rápida: navegar hasta la estación ballenera en *Stromness\** estaba descartado, pues su embarcación no estaba en condiciones de afrontar 150 millas con mar y viento de proa casi la mitad del recorrido y sin tener cartas confiables, y velas medianamente sanas para navegar una zona desconocida y muy peligrosa. La única solución era intentar cruzar la *isla* hasta su lado norte y llegar a la *factoría* en busca de auxilio.

El día 15 ocurrió otro pequeño milagro y el mar les devolvió intacto el timón que habían perdido al ingresar en la *caleta*. Botaron la embarcación y después de navegar unas 5 millas con viento del NW pudieron encontrar al norte y fondo del puerto una *playa* de arena y guijarros, donde desembarcaron y subieron el bote y lo transformaron prontamente en precario refugio para atender a Vincent y a McNeish, que apenas se mantenían en pie. Establecieron allí el *Campamento*

*Peggy*, cerca de una colonia de elefantes marinos que les proveería de alimentos, calor y combustibles.

El día 19 de mayo a las 0100 horas y luego de tomar una buena comida caliente, Shackleton, Worsley y Crean, los tres oficiales del grupo, emprendieron el cruce de la *isla*. Al romper el día ya estaban a 900m de altura, con *bahía Posesión* a sus pies, pero como estaba deshabitada, debieron seguir hacia el E. Sin bolsas de dormir, la única solución era seguir adelante. Al llegar a una empinada ladera, debieron largarse los tres juntos como en un tobogán llegando a la parte inferior de la montaña con los pantalones destrozados. Comieron algo a las 1800 horas y siguieron iluminados ahora tenuemente por la luz de la luna; debían adivinar el terreno más que verlo, pero siguieron adelante hasta que a la mañana del día 20 avistaron *Puerto Husvik*\*, a 12 millas todavía de distancia. No podían parar un segundo y siguieron andando maravillados de haber acertado con la ruta correcta, hasta que llegaron a la playa y el graznido de los pingüinos les pareció un canto del cielo. Mientras Crean y Worsley preparaban un magro desayuno, Shackleton se dedicó a observar los alrededores, y las 0700 horas de su cronómetro escucharon distintivamente el sonido del pito de vapor que señalaba el comienzo de las tareas en la estación ballenera. Siguieron ahora con rumbo Norte y a las 1330 horas del día 20 pasaron las últimas colinas de nieve y contemplaron los mástiles de algunos veleros amarrados en el puerto y varios hombres caminando. Habían cruzado, en apenas 36 horas, sin parar a descansar un sólo minuto, un terreno que aun en nuestros días lo consideran poco menos que imposible de transitar.

La dramática entrada de Shackleton en la oficina del gerente de la *estación* ballenera en *puerto Stromness*\* ha quedado grabada en todos los libros de la pequeña y la grande historia antártica: cuando los 3 barbudos, harapientos, terriblemente sucios y malolientes hombres penetraron en la oficina del gerente de la *estación*, éste sólo atinó a decir "¿Quiénes diablos son ustedes?", a lo que el "Patron", que era sumamente conocido en esa *estación*, sólo atinó a contestar "Mi nombre es Shackleton", luego de lo cual sólo atinó a darse vuelta y echarse a llorar, y el gerente, que mucho lo conocía y admiraba, también se echó a llorar. Contaron toda la historia en pocas palabras y entonces los balleneros se dieron cuenta que esta gente había logrado realmente lo imposible: llegar navegando en un bote desde la *isla Elefante* en pleno mes de mayo y luego, como si fuera poco, con sólo 15 metros de cabo y una pequeña azada de carpintero cruzar en 36 horas la *isla* de Sur a Norte, en una zona llena de *grietas* y *precipicios* donde nadie se animó nunca a transitar. Habían realizado una de las últimas hazañas de la gloriosa época de la exploración antártica. Honor a estos hombres de acero.

Inmediatamente hubo un largo baño, afeitadas, cortes de pelo, ropas nuevas y limpias, y luego una comida ya más tranquila; pero era imperioso antes que nada rescatar a los hombres de *puerto Robinson* y luego preparar el salvamento de los 22 naufragos que esperaban en la *isla Elefante*.



Un ballenero de la *estación* fue preparado, recogió a los 3 tripulantes y los trajo junto con el *James Caird* el día 22, mientras Shackleton se ponía en contacto con *Grytviken* y *Husvik* buscando un buque apropiado para navegar de inmediato a la *isla Elefante*. El 23 zarpó el primer buque de auxilio, el *Southern Sky*, con Shackleton, Worsley y Crean a bordo, pero solo llegaron a 70 millas de la *isla*, pues el *pack* cerrado les impidió continuar. Se dirigieron entonces a las *islas Malvinas* y el 31/V Shackleton envió cables a su esposa, al Almirantazgo y a las repúblicas sudamericanas. *Uruguay* le proporcionó un trawler, el "*Instituto de Pesca N° 1*", que zarpó de *Puerto Stanley* el 10 de junio y tampoco pudo llegar por los hielos. Por esa razón, Shackleton, Worsley y Crean fueron a *Punta Arenas, Chile*. Desde allí zarpó la *goleta* de madera *Emma*, remolcada por el *escampavía Yelcho*, mas la *goleta* era un barco muy débil, con una sola máquina, y el 8/VIII/1916 entró a *Puerto Stanley* después de haber fracasado también en su intento.

Pero Shackleton no era hombre de seguir esperando y el salvamento de sus hombres le preocupaba inmensamente, de modo que pidió al gobierno chileno que pusiera el *Yelcho* de nuevo a sus órdenes, prometiendo que no lo comprometería en el *huelo*, a lo que el gobierno chileno accedió, zarpando el *escampavía* nuevamente el 25 de agosto y el 30 llegó a la *isla Elefante*, donde volvió a zarpar ese mismo día con los naufragos sanos y salvos, llegando todos a *Valparaíso* el 27 de septiembre de 1916, como ya dijéramos anteriormente. Shackleton y su gente viajaron por tren a *Buenos Aires* y después cruzó a *Montevideo*. Sus hombres se dirigieron a *Inglaterra* por diversos medios, todos con la idea de aportar sus esfuerzos a la guerra que se estaba desarrollando en Europa.

Shackleton, por su parte, debía enfrentar los problemas del *Aurora*, su otro buque actuando en el *mar de Ross*, de modo que cuando sus asuntos en *Buenos Aires* estuvieron resueltos, en compañía de Worsley fue a *Panamá* y luego desde *San Francisco* se dirigieron a *Nueva Zelanda*, donde embarcó en el *Aurora* bajo el comando del capitán John King Davis, propuesto por el gobierno australiano debido a los serios problemas de deudas y mal manejo de la expedición en el *continente antártico*. Sin duda fue un golpe tremendo a su orgullo y personalidad, pero lo asimiló estoicamente, pues la vida de sus hombres estaba en primer lugar. El 10 de enero de 1917 llegaron a *cabo Royds*, su antigua *Base*, embarcaron a los sobrevivientes del *Grupo del Mar de Ross* y una semana más tarde emprendían el regreso a *Wellington*. Estuvo en *Australia* y luego los *Estados Unidos de América*, para regresar a *Londres* recién en el mes de mayo.

**Roald Amundsen** intentó también forzar el *Paso del Noreste* tratando de unir el *Atlántico* con el *Pacífico* por el océano *Glacial Ártico*, cumpliendo sus viejos planes de repetir el intento de Nansen de hacer que su barco fuese arrastrado hasta el *Polo*. Como sus negocios marítimos les habían ido bien, planeó y construyó su propio barco, el *Maud*, al que no bautizó con champaña sino con un trozo de hielo.

pues como dijo en su botadura: "Quiero que desde el principio conozcas el gusto de tu verdadero elemento, pues te han construido para vivir entre los hielos y entre ellos cumplirás tu destino". Pero el destino del *Maud* fue de un desencanto tras otro: zarpó de *Tromsø*\*, *Noruega*, en 1918, e hizo proa al *Ártico*, pero pasó dos años preso de los *hielos costeros*. Su médico le recomendó a Amundsen que abandonara la exploración antes de que perdiera la vida. El conocimiento de las corrientes marinas era entonces muy primitivo y un viaje de esa naturaleza era demasiado arriesgado, de modo que en lugar de esta aventura decidió entonces llegar al *Polo Norte* en avión, empresa en la que si le sonreía la fortuna nuevamente.

**Ernest H. Shackleton** no era hombre de quedarse quieto y siempre estaba en medio de nuevas aventuras, aunque saldar todas las deudas contraídas por su fallido cruce del *continente blanco* le llevó varios años y debió brindar conferencias bien pagas en muchos países. A fines del año 1919 ya estaba pensando en una nueva expedición al *Ártico*, y en enero de 1921 se fue a *Noruega* y adquirió un barco ballenero de madera, el *Foca I*, de 204 toneladas, construido en 1917 y equipado con un motor auxiliar, al que rebautizó con el nombre de *Quest*, y al que hasta equipó con un *hidroavión* biplano monomotor *Avro*, pero luego de visitar *Canadá* volvió a cambiar sus planes y el día 24/IX/1921 zarpó de *Plymouth* con destino nuevamente al Sur, en lo que sería una expedición científica subantártica enfocada principalmente a investigaciones que consideraba fundamentales para el desarrollo de esa región prácticamente desconocida e inexplorada. El conocimiento geográfico era la primera meta, lo mismo que la instalación de *bases* para comprender la meteorología, investigar los mares concienzudamente, usar el avión como medio básico de exploración, tener clara la biología marina y sus posibilidades, etc. El *Quest* era un buque relativamente pequeño, pero fue equipado con todos los adelantos de la época, entre ellos el mejor equipo de radiocomunicaciones que se podía obtener, lo mismo que uno de los 3 únicos graficadores de derrota existentes en esa época para llevar eléctricamente el correcto camino del buque. También fue provisto de velas auxiliares: una cangreja en el palo de popa y otra en el de proa, que además contaba con una vela cuadra, y en proa una gran trinquetilla y dos foques. Las comodidades interiores también habían sido hechas con el mejor criterio: en fin, era el mejor buque de investigaciones que se podía equipar al finalizar la Primera Guerra Mundial; y por supuesto, muchos de sus viejos e incondicionales camaradas de exploraciones anteriores volvieron a navegar con él. El "Patron" era un imán irresistible para todos.

Los médicos Macklin y Mellroy, viejos compañeros del Jefe, estaban preocupados por su salud, pues no lo veían bien. El buque debió entrar a *Lisboa* por reparaciones y luego a *Madeira*. El cigüeñal les estaba dando dolores de cabeza y eso preocupaba mucho a Shackleton. Quedaron un día en las rocas de *San Pablo*\* estudiando ese lugar y luego se dirigieron a *Río de Janeiro*, donde el buque entró a dique seco para una recorrida completa y recibir algunas mejoras que no se habían

efectuado antes. Esta pérdida de tiempo decidió a Shackleton no entrar a *Cruce del Cabo* a embargar los equipos y las provisiones que le estaban esperando allí, y continuar directamente a las *Georgias del Sur*, donde esperaba encontrar los trineos, perros y equipos de invierno que necesitaba.

Pero la salud del Jefe seguía desmejorando y algo de ello le contó a su esposa por carta, pero más aun a su vieja amiga Janet Stancomb-Hills. El luchador antártico se sentía muy preocupado por todos los problemas con las máquinas del buque y con algunos hombres nuevos en la tripulación, pero se negaba a que el Dr. Macklin le hiciera un examen cuidadoso, diciéndole que se sentía perfectamente bien: el médico notaba que Shackleton tenía indecisiones en sus conversaciones, pese a que toda su vida fue un hombre de conceptos claros y precisos.

El 18/XII zarpó el buque para las *Georgias del Sur*, pero tuvieron mal tiempo en toda la derrota. El día 28 el jefe de máquinas le informó que tenían una pérdida en la caldera y que debían reducir la velocidad hasta llegar a destino. Esta novedad le llegó a Shackleton en el peor momento posible, y de hombre tranquilo y amable se volvió irritable y depresivo, lo que llamó considerablemente la atención de todos sus camaradas, que nunca lo habían visto de ese modo. El 2/I/1922 avistaron el primer témpano y dos días después fondearon en *Grytviiken*, isla de San Pedro, *Georgias del Sur*. Todos bajaron a tierra, pero el "Patrón" regresó temprano, pues dijo sentirse un poco cansado. Escribió algo en su Diario y se acostó a dormir. Poco después de las 0200 horas ya del día 5/I, llamó por el silbato de su camarote al Dr. Macklin, que estaba de guardia de fondeadero. Tuvieron una corta conversación sobre el buque y su futuro, cuando el Jefe le dijo que trataría de seguir durmiendo. Macklin siguió con su guardia, cuando oyó más tarde otro silbato de la cabina de Shackleton, quien le informó que sentía dolores en su espalda y una fuerte neuralgia facial, y si le podría traer algo para que le produjera alivio inmediato. El médico, viendolo algo destapado en el frío reinante, fue a su camarote y le trajo otra frazada y lo arropó mejor, luego de lo cual el "Patrón" le dijo haber tomado 3 tabletas de aspirina, pero que no le habían dado ningún alivio. El Dr. Macklin fue y vertió 10 gotas de Clorodina en un vaso de agua y se lo trajo. No se lo dio a tomar de inmediato, diciéndole que lo colocaría en la mesa de luz mientras hablaban un rato. Shackleton le preguntó al médico por qué las aspirinas no le hacían efecto alguno, a lo que el Dr. Macklin le volvió a repetir que debía hacer una vida más saludable, sin tantas tensiones, dormir regularmente, no asumir todos los problemas del buque y sus tripulantes, y sobre todo no tomar tanto alcohol. El "Patrón" le respondió entonces que le diera la medicina de inmediato, porque el dolor venía de vuelta. Tomó el vaso de un trago, pero inmediatamente tuvo un severo paroxismo durante el cual murió. El médico fue de inmediato a buscar a su colega Mellroy, que al verlo exclamó con dolor: "Si, se nos ha ido".

El Diario de Navegación certificó oficialmente que "El día 5 de enero de 1922 a las 0330 horas, a bordo del *Quest*, fondeado en la caleta *Rey Eduardo*, Sir Ernest

Shackleton falleció repentinamente de una trombosis coronaria. Lo atendieron los Doctores Macklin y McIlroy. Banderas a media asta. El cuerpo fue llevado al hospital en la playa". Shackleton tenía solamente 48 años de edad.

Sus restos fueron llevados a *Montevideo*, pero Lady Shackleton decidió que sin duda alguna el Jefe hubiese querido permanecer en las *Georgias del Sur*, donde fue enterrado el 5 de marzo en el cementerio de *Grytøyen*, donde el mundo le sigue rindiendo tributo y no lo olvidará jamás.

El fracaso de sus planes a bordo del *Maud* dejó a Roald Amundsen, que tenía ya entonces 52 años de edad, en quiebra y con el ánimo bastante alicaído, pero su buena estrella quiso que estando en *Nueva York* recibiera la inesperada llamada telefónica de un desconocido, que no era nada menos que el joven y aventurero multimillonario **Lincoln Ellsworth**, que lo invitaba a cambiar ideas y le prometía asociarse con él en caso de coincidir sus planes.

Después de su conquista del *Polo Sur* Amundsen se había convencido -al igual que otros exploradores polares-, que el avión era el medio ideal para reconocer e investigar zonas desconocidas. Por esa razón había vuelto a realizar un curso de piloto aéreo en *Francia* a bordo de un biplano *Fairman*, repitiendo el que ya había hecho años atrás en su país. En los *Estados Unidos de América* adquirió en 1923 un pequeño avión y se trasladó a *Point Barrow*\* a probarlo y acumular experiencia, pero ese pequeño avión no tenía buen instrumental, ni la necesaria robustez para volar en zonas de condiciones glacio-meteorológicas extremas, ni capacidad de carga de combustible como para volar las 2.260 millas de ida y vuelta al *Polo Norte*, y como era lógico se destrozó en sus primeros intentos, sin que su piloto sufriera por suerte daño alguno.

De muy buen grado el afamado noruego cambió ideas por largas horas con el joven multimillonario, quien desde el principio dejó claro que correría con todos los gastos. Decidieron entonces hacer un vuelo al *Polo Norte*, pero desde el villorrio de *Ny-Alesund*\*, dentro de *Kings Bay, isla Spitzbergen*\*, (ahora *Svalbard*), con mucha menor distancia a recorrer: sólo 1.330 millas de vuelo redondo.

Y como con dinero se pueden resolver muchos problemas con prontitud, ordenaron de inmediato a la casa alemana *Dornier* la construcción de dos bimotores *Dornier-Wal* anfíbios de duraluminio, monoplanos de ala alta con los dos motores en tandem con hélices cuadripalas girando en direcciones opuestas, con capacidad para 3 tripulantes y una autonomía normal de 1.300 millas, que volarían con la bandera noruega y tendrían las características *N-24* y *N-25*, y como estos aviones tenían una velocidad de crucero de 67 nudos, teóricamente en condiciones normales podrían efectuar el vuelo en 20 horas, "un simple paseo", siempre que el Sol brillara todo el tiempo para poder situarse, no hubiera problemas con los motores y los vientos no fuesen adversos todo el tiempo. Los equipos de radio no llegaron a tiempo, factor importantísimo en un vuelo de esa naturaleza.

Se eligieron buenos tripulantes, con experiencia polar, y los dos aviones quedaron así tripulados:

- N-25: Roald Amundsen. Comandante y Navegador.  
Hjalmar Riiser-Larsen. Piloto. Teniente 1º de la Marina Noruega.  
Feucht. Mecánico alemán de la casa Dornier.
- N-24: Lincoln Ellsworth. Observador y fotógrafo.  
Leif Dietrichson. Piloto. Teniente 1º de la Marina Noruega.  
Oscar Omdal. Jefe de Navegación. Teniente de la Marina Noruega.

Como los compases magnéticos y los giróscopos no tienen confiabilidad en las altas latitudes, Amundsen llevó en ambos aviones sextantes y compases polares *Boykov*, instrumentos muy parecidos al compás solar de Byrd, pues teniendo latitud, acimut y declinación del sol, tablas y un buen cronómetro, se obtiene el Norte Verdadero en forma mecánica. Cargaron también bastante combustible extra para que no hubiera problemas de autonomía.

El tiempo se mostró favorable el 21/V/1925 y a las 1700 horas despegaron tomando la Derrota Verdadera Norte, pero al llegar a la zona de hielos se dieron cuenta de inmediato que intentar un amaraje o un anevizaje sobre el *pack* muy probablemente terminaría en un desastre, pues sólo había *hielo amonticulado*, *bandejones* chicos rotos y escasas y estrechas *polinas*. Para colmo, a las 0100 horas del día 22, a sólo 8 horas de estar en el aire, el mecánico les informó que por una causa desconocida habían consumido ya la mitad del combustible, lo que motivó que Amundsen ordenara descender de inmediato para situar correctamente el aparato. Al intentar acuatizar falló el motor posterior del *N-25* y este avión sufrió algunas averías. El *N-24* pudo también acuatizar a unas 3,8 millas de distancia, pero las averías que tuvo fueron realmente muy serias. Amundsen comprobó que estaban en  $\varphi = 87^{\circ}44' N$  y  $\omega = 10^{\circ}10' W$ , todavía a 136 millas del *Polo*, pero a 520 de la *bahía de los Reyes (Kongsfjorden)*, desde donde habían despegado. Ellsworth decidió abandonar su avión debido a las serias averías que mostraba. Retiró todo lo que pudo y después de mucho empeño pudieron acercarse al *N-25*. Vieron entonces que la distancia al *cabó Columbia\**, en la *isla Ellesmere*, era de 368 millas, y la que los separaba del norte de la inhóspita y desolada costa Norte de *Groenlandia*, de 262 millas, y no tenían esquís ni provisiones para intentar cualquiera de esas rutas, de modo que de inmediato y a costa de grandes esfuerzos pudieron subir el avión *N-25* a un gran *bandejón* bastante parejo y se pusieron a nivelarlo para tratar de obtener una precaria pista de despegue. Estuvieron 25 días trabajando y el 15/VI/1925 a las 1030 horas lograron levantar vuelo los 6 hombres haciendo rumbo directo al *Hinlopen-Strasse\**, en el medio del *archipiélago Svalbard*, para poder salvar cualquier posible error de navegación al no tener buen Sol para posicionarse. El averiado timón de dirección del *N-25* sólo les permitió arribar a *cabó Norte\**, al NE de las *islas*, logrando acuatizar y luego alcanzar lentamente la costa "navegando" con los últimos litros de combustible que tenían a

bordo, después de 8 horas y media de vuelo que apenas pudieron hacerlas a 54 nudos de velocidad media

Mas la buena estrella de Amundsen seguía brillando y tuvieron la suerte de encontrar un focuero noruego que el día 19 a las 0100 horas los dejó en la *bahía de los Reyes*, de donde habían partido. Así se salvó esta expedición, sin sufrir baja alguna. Pero no habían logrado llegar al *Polo Norte*.

El explorador polar norteamericano **Richard Evelyn Byrd** había participado en el año 1925 en la Expedición Ártica de Donald B. MacMillan, que con *base* en *Etah*\*, *Groenlandia*, exploró miles de kilómetros cuadrados de la *isla Ellesmere*\*, y luego junto a su amigo y también piloto Floyd Bennett fueron los primeros en volar sobre el casquete polar de *Groenlandia* por primera vez. Pero sus planes eran más ambiciosos y organizó un vuelo al *Polo Norte*. Byrd era en esa época capitán de corbeta y tenía 37 años de edad, mientras Bennett era dos años menor.

A comienzos del año 1926 embarcaron su avión *Fokker* monoplano trimotor, bautizado *Josephine Ford* en honor de la hija de Edsel y nieta de Henry, magnates que contribuyeron al equipamiento de esta Expedición, y al llegar a *Spitsbergen* se encontraron que también estaban Amundsen, Ellsworth y el italiano Nobile, quienes a bordo del *dirigible Norge* pensaban cruzar todo el *Ártico*.

El bajar a tierra el trimotor de Byrd les costó bastante trabajo, pues la gran cantidad de *hielo* que había en la *bahía de los Reyes*\* no le permitió al buque acercarse a la costa y debieron improvisar una balsa con los botes salvavidas y varios tirantes de madera para hacerlo.

La pista de hielo era también bastante precaria, pese al trabajo que efectuaron sobre ella los hombres de Byrd. El primer intento de despegue terminó con un esquí roto contra un montículo de nieve, pero trabajando los mecánicos toda la noche pudieron instalarle nuevos esquís y nivelar mejor la pista. Floyd Bennett volvió a despegar, esta vez con éxito, y ese vuelo de 2 horas les permitió calcular exactamente el consumo de combustible y enfrentar con buenas probabilidades el salto de 668 millas hasta el *Polo* y tener combustible para regresar sin problemas. El 8 de mayo Byrd y Bennett, cargados a tope, intentaron despegar acelerando el avión al límite, pero no pudieron hacerlo por estar sobrecargados (la autonomía normal del avión era de 1.296 millas a una velocidad de 78 Nds). Por suerte no sufrieron averías y se dedicaron a extender la pista en todo lo posible, pues el avión ya había sido aligerado sin comprometer su seguridad ni la de sus tripulantes, ni su autonomía. Recordaban lo que les había sucedido el año anterior a Amundsen y a Ellsworth con sus *Dornier-Wal* y no querían repetir el error.

Lo que sí llevaban a bordo del avión era un equipo de radio de onda corta, que funcionaba con un dinamo de mano; y un pequeño trineo, esquís, ropas de abrigo y provisiones para 10 semanas, en caso de que tuvieran que efectuar una larga caminata sobre el hielo. La preocupación principal de Byrd, que era el navegante,

consistía en mantener la derrota verdadera Norte con la mayor exactitud posible, pues el compás magnético apuntaba al *polo magnético* y no al *geográfico*, y no podían confiar en él; y el girocompás tampoco le daba ninguna tranquilidad. Dependían totalmente del Sol, pues el señor Albert H. Bumstead, consumado matemático y Primer Jefe Cartógrafo de la Sociedad Geográfica Nacional, había ideado y construido un Compás de Sol para Byrd y se lo había regalado el año anterior: nunca más volvió Byrd a volar sin ese Compás de Sol, pues le había demostrado ser absolutamente confiable. Mientras hubiera Sol visible, por supuesto, problema que quien escribe estas líneas tampoco lo olvidó en ningún momento.

Volvieron a despegar y esta vez se elevaron sin problemas tomando enseguida rumbo al Norte. El aparato respondía bien y de a ratos tomaba Byrd los comandos para que Bennett pudiera estirar un poco las piernas. Y a las 0902 horas del 9/V/1926 el sextante le aseguró a Byrd que estaban volando sobre el *Polo Norte*: el sueño de su vida se había cumplido. Saludaron al galante espíritu de Peary, confirmaron las observaciones, sólo vieron *hielos amonticulados* por todos lados, la absoluta ausencia de tierra hasta donde alcanzaba la vista con los prismáticos, sacaron numerosas fotografías y varios metros de cine que se conservan hasta nuestros días, y a las 0915 hicieron rumbo de nuevo a *Svalbard* con un favorable viento de cola que les permitió volar a 86,3 Nds, según informó Byrd.

Cerca de 16 horas después de haber despegado volvieron a anevizar en la *bahía de los Reyes* en medio de la algarabía de todo el equipo. De esa manera la aviación también llegó por primera vez al *Polo Norte* (aunque los números exactos seguirán diciendo otra cosa).

Cuando anevizaron en *Svalbard*, Amundsen y Ellsworth fueron los primeros en felicitarlos. Dijo Byrd del noruego al verlo tan emocionado: "Entonces vi al gran hombre bajo la capa que llevan todos los grandes hombres". Byrd le regaló a Amundsen uno de sus compases solares para que lo usara en el dirigible *Norge*, y a su compatriota Ellsworth sus pantalones confeccionados con cuero de oso polar y los mitones de piel de foca que había llevado al *Polo*.

Pero el noruego **Roald Amundsen** y su nuevo multimillonario compañero de aventuras **Lincoln Ellsworth** tuvieron claro que sólo la falta de un buen avión no les había permitido cumplir su deseo de sobrevolar el *Polo Norte*, pues los hidroaviones *Dormier-Wal* habían tenido un consumo de combustible mayor que el asegurado por la casa constructora, y en conocimiento de la confiabilidad de los nuevos dirigibles que estaban sobrevolando *Europa*, decidieron que ese era el medio de hacerlo con mayor seguridad, aunque a menor velocidad.

Al año siguiente adquirieron al gobierno italiano un dirigible al que rebautizaron con el nombre de *Norge* (*Noruega*), que había sido diseñado y construido por el ingeniero **Umberto Nobile**, a quien comprometieron para que lo condujera y tripu-

lara con sus hombres en la expedición que le explicaron cuidadosamente. La aeronave tenía una eslora de 105m y 25m de diámetro, con 3 motores de 250 CV, uno a popa y dos en las bandas, que le imprimían una velocidad media de 43Nds con una autonomía de 2.800 millas. Como navegante y 2do. Comandante iba un viejo conocido de Amundsen y Ellsworth, el teniente 1º de la Marina Noruega Hjalmar Riiser-Larsen, el del *hidroavión Dornier-Wal N-25* del fallido vuelo al *Polo Norte* en 1925. El *Norge* se dirigió a la *base de Ny-Alesund*, en la *bahía de los Reyes, Spitzbergen, (Svalbard)*, donde quedó dentro de un enorme hangar sin techo a la espera de tiempo favorable.

El día 11/V/1926 a la mañana fue sacado de su hangar y a las 1000 horas zarpó hacia su *vuelo transártico*. Las relaciones con el general-ingeniero italiano eran corteses y educadas, pero sin duda alguna no le era fácil sentirse un poco empleado de dos extranjeros que se llevarían la gloria con un aparato ideado y construido en su país. Es de acotar que en el grupo de Amundsen estaba invitado Oscar Wisting, "el hombre bueno para todo" que le acompañara al *Polo Sur* en 1911.

Es bueno recordar también que el *dirigible* piloteado por Nobile fue acompañado durante varias horas por el *trimotor Josephine Ford* con Byrd y Bennett a bordo, en excelente muestra de camaradería. A 4 horas del despegue y volando con buen viento de cola a 54,5 Nds, estaba el *Norge* ya en 82º30' N, y al día siguiente 12/V/1926 radiaron la gran noticia: "Alcanzamos el *Polo Norte* a las 0100 de la madrugada. Estamos dejando caer banderas de Amundsen, Ellsworth y Nobile". Además, una gran cantidad de pequeñas banderas italianas fue arrojada por la tripulación, y una cruz bendecida por Su Santidad el Papa fue dejada caer personalmente por Nobile, y festejaron también el cumpleaños de Ellsworth, que ese día cumplía 46 años. La fiesta fue completa. En ese mayo de 1926 dos expediciones aéreas habían alcanzado con éxito la cima norte del mundo.

El vuelo siguió sin novedad, pese a las zozobras que sentían todos al escuchar los ruidos que los pedazos de hielo desprendidos de los alambres exteriores eran arrojados contra el casco de la nave por las hélices. Pero al poco rato el tiempo se descompuso y hasta perdieron contacto radio con el exterior luego de haber informado el sobrevuelo del *Polo*. Setenta horas y cuarenta minutos después de haber despegado de *Kings Bay* y más de 50 horas después de su última transmisión por radio, luego de avistar tierra en *punta Barrow\**, el día 14 a las 0800 horas pudieron aterrizar felizmente en *Teller\**, un pueblito esquimal en el W de *Alaska*, en la península *Seward*, 60 millas al N de la ciudad de *Nome\**. Habían volado más de 2.700 millas y cumplido el *primer vuelo transpolar norte*.

Es de hacer notar que Byrd sobrevoló el *Polo* tres días antes que el *Norge*, y que en 1929 Byrd también sobrevolaría el *Polo Sur*, para ser proclamado por la prensa de su país y el resto del mundo "El almirante de los dos Polos", título que merecía ampliamente.



A los argentinos nos interesa sobremanera una conferencia pronunciada por el Ingeniero D. **Antonio Pauly** en la Facultad de Ciencias Exactas, Físicas y Naturales el día 10 de junio de 1926, auspiciada por la Sociedad Argentina de Estudios Geográficos. Con posterioridad fue impresa por la Editorial Peuser, ese mismo año, y tuvimos la suerte de poder sumar dicho folleto a nuestra biblioteca. Su título es **Proyecto de Expedición Aérea Argentina al Polo Sur**.

El señor ingeniero Pauly sin duda alguna estudió concienzudamente los diarios de Amundsen, Scott y Shackleton en sus rutas al *Polo Sur*, como también los resultados expuestos por Amundsen y Ellsworth luego de su fallido intento de llegar al *Polo Norte* en 1925. También analizó los informes de la casa alemana constructora de los botes voladores (*hidroaviones*) *Dornier Wal* utilizados, que por supuesto deben haber sido algo más optimistas de lo que demostró la realidad, y en cuanto a los aspectos meteorológicos, hidrográficos, oceanográficos y glaciológicos, conoció profundamente los informes del buque *Bélgica* del teniente Adrian De Gerlache, que el 4/III/1898 quedó aprisionado por los hielos en  $\varphi = 71^{\circ}22' S$  y  $\omega = 84^{\circ}55' W$  y fue arrastrado hasta  $\varphi = 70^{\circ}45' S$  y  $\omega = 103^{\circ}00' W$ , quedando liberado recién el 14/III/1899, siendo así la primera expedición científica que inverna en la *Antártida*. Y también las memorias del Dr. Charcot, que entre 1903 y 1905 inverna en la isla *Wandel*\* (*Booth*) con su buque *Français*, que al regresar a *Buenos Aires* en 1905 fue adquirido por nuestro gobierno, que lo rebautizó *El Austral* y lo asignó al relevo de las dotaciones de las *islas Orcadas*.

También fueron tomadas en cuenta las observaciones meteorológicas de las *islas Georgias del Sur, Orcadas, Cerro Nevado, y Cabo de Hornos y Ushuaia*.

No analizaremos en profundidad el proyecto, sino que lo comentaremos a grandes rasgos, aunque es notable comprobar que gran parte de su concepción es idéntica a la utilizada por posteriores expediciones, que sí contaban con mayores medios e informaciones. No olvidemos que estamos hablando de un proyecto escrito básicamente en 1926 y que los conocimientos de esa época eran en realidad muy precarios.

Básicamente el proyecto era el siguiente:

Un buque saldría de *Buenos Aires* con el avión (o los dos aviones) hasta la ciudad de *Ushuaia*. De allí navegarían hasta la *isla Wandel*, en latitud  $65^{\circ}05' S$ , sobre el *estrecho Lemaire*\*, donde se levantaría la *base principal*.

Con el/los avión/nes se conformaría la *base auxiliar "A"* en dirección Sur, aproximadamente en latitud  $70^{\circ}S$ , y luego la *base auxiliar "B"* en los  $80^{\circ}S$ , donde se dejarían alimentos y suficiente combustible para realizar desde allí, pasando sobre el *Polo Sur*, el vuelo directo hasta la *sonda McMurdo* o la *bahía de las Ballenas*, donde otro buque (o el mismo) conformaría otra *base auxiliar* para de ahí emprender vuelo al Norte hasta la *isla Macquarie*\* y luego *Nueva Zelanda* o *Tasmania* o *Australia*. A lo largo de todo el vuelo transantártico se iría realizando aerofotogrametría para llenar los inmensos espacios en blanco del continente.

El amable lector coincidirá con nosotros que en el siglo XXI hay una gran canti-

dad de pequeños tornillos que sería por lo menos interesante intentar ajustar en este más que ambicioso plan, pero también coincidirá con que el concepto general del proyecto es totalmente moderno, sobre todo de un hombre que en esos años también proyectaba "un vuelo *Buenos Aires-Melbourne* en hidropuerto".

Su proyecto terminaba expresando: "La *Argentina*, tan cerca de las *tierras antárticas*, es la nación llamada a llevar su gloriosa bandera a través del *Polo* y de la región polar e iniciar la nueva ruta transcontinental según el lema: FULGENTIA SIDERA VOCANT.

En 1962 la Armada Argentina llegó al *Polo*, en 1965 la FAA voló el *transpolar*, en 1973 llegó hasta *Australia*, y en 1980 nuestra línea comercial nacional hizo realidad el vuelo *Argentina-Nueva Zelanda-Australia*. Los sueños del ingeniero Pauly también se habían cumplido.

La primera comunicación radioeléctrica desde las *Islas Orcadas del Sur* con el continente, exactamente con la ciudad de *Ushuaia*, fue realizada el día 31/III/1927 en radiotelegrafía por el señor Emilio A. Baldon, miembro de la dotación de esa *base* a quien el Ministerio de Agricultura, de la cual dependía, le destinó expresamente para instalar las torres, antenas y equipos correspondientes. La característica de *Orcadas* era LRT y la de *Ushuaia* LIK.

Y todos los radioaficionados debemos recordar que el día 1º/IV/1940, a las 1810 horas, se realizó el primer contacto en voz entre esas islas y la ciudad de *Lanis*, provincia de *Buenos Aires*, en 14.050 Kc/s, AM. Estaba en la isla el radioaficionado José Conciglia y en Lanús el radioaficionado LU7ET, Esteban "Estebita" Milanesi. Pero esta primera comunicación no fue de buena calidad, debido a que la emisión de *Orcadas* era muy ruidosa, por falta de un filtraje adecuado. ¿Pero cómo arreglar ese problema en la *Antártida*? Los años dan mañas a los LU, y José se las ingenió para construir 2 condensadores con 2 damajuanas de 5 litros, que dejaron de ser tales para transformarse en el dieléctrico de los condensadores, resolviendo el problema de las armaduras con chapas metálicas obtenidas de los cajones de los comestibles. Con mucha buena voluntad había construido "algo" que con un poco de imaginación hacía recordar a un par de botellas de Leiden, y en el mes de octubre y con la ayuda de otro viejo LU, el señor Pedro J. Noizeux, de Transradio Internacional, y esa vez en 13.500 Kc/s, volvieron a contactar con Estebita manteniendo un duplex ininterrumpido de más de una hora. Esos fueron los primeros contactos radio con la *Antártida*, aunque raro parezca.

¿Y pensar que hoy día, desde mi escritorio y con un transceptor de 100 vatios de salida en BLU, puedo conversar horas enteras con cualquier *base* de ese *continente*!

Luego del vuelo transártico efectuado por Amundsen, Ellsworth y Nobile a bordo del dirigible *Norge* en 1926, las relaciones con el ingeniero italiano **Umberto Nobile**, ascendido luego a general de la Fuerza Aérea Italiana, quedaron bastante

deterioradas, pues tenían personalidades totalmente diferentes y el noruego no era amigo de ostentaciones ni presentarse en actos vistiendo uniformes cargados de medallas. Además, en su libro "Mi vida como explorador", publicado en el año 1927, atacó virulentamente al italiano, quien sintiéndose profundamente ofendido decidió construir otra nave aérea igual a la anterior y llevar a cabo una expedición totalmente italiana, pues ese *dirigible* había sido en verdad obra suya y la realidad fue que en ese vuelo le había tocado cumplir las tareas de chofer distinguido. Por otra parte, la prensa internacional había comentado largamente el problema; y Amundsen era un explorador de renombre universal, ampliamente conocido, mientras que Nobile era un ingeniero cuyos logros prácticamente no existieron hasta ese entonces para el gran público.

El caso es que el ahora general Nobile quería regresar al *Artico* y ser el jefe de su Expedición. Por supuesto el gobierno italiano le construyó un *dirigible* gemelo al *Norge* y, como no podía ser de otra manera, fue bautizado *Italia*. Desde *Roma* volaron directamente otra vez a *Kings Bay, Spitsbergen*, y entre el 15 y el 18 de mayo de 1928 realizaron exitosamente un vuelo de entrenamiento por el N de *Siberia*.

Con buen pronóstico meteorológico y llenos de entusiasmo levantaron vuelo a las 0430 horas del día 23, haciendo primeramente proa hacia el NW hasta recalar en la costa N de *Groenlandia*, en latitud 83°45' N, sobre la *Tierra de Peary*, para poner a las 1700 horas rumbo al N. Luego, a las 0030 del día 24 de mayo de 1928, el jefe de navegación le avisó a Nobile que estaban sobre el *Polo Norte*. El tiempo se había deteriorado considerablemente y no cumplieron sus planes de dejar caer el ancla y situarse con varias alturas, pues el cielo se había cerrado y cada vez soplaban con mayor intensidad. Dejaron caer una bandera italiana y otra cruz también bendecida por Su Santidad el Papa, y luego de permanecer en la zona cerca de 2 horas decidieron regresar. El viento se había puesto de proa y la velocidad del *dirigible* se redujo a unos meros 16 nudos en medio de violentas sacudidas, mientras la siempre odiada, temida y peligrosa *niebla* comenzaba a envolverlos totalmente.

Se intensificó la *nevisca*, la velocidad del viento aumentó considerablemente y cambiaba de continuo de dirección; y cerca del mediodía el *Italia* empezó a perder altura, comenzaron a fallar también los motores y la enorme masa se precipitó sobre los *hielos amonticulados* sin que se pudiese evitar el espantoso golpe que destruyó completamente la góndola principal, mientras que el resto del *dirigible*, liberado de ese gran peso, ascendió rápidamente y el fuerte viento lo arrastró llevando en sus entrañas a 6 de los 16 tripulantes. Nunca más se volvió a saber de ellos.

Entre los restos de la góndola que había caído sobre los *hielos* estaba Nobile, con el cuerpo muy golpeado y la cabeza completamente ensangrentada. El maquinista Pomilla había fallecido en el acto, de modo que sólo 9 hombres en condiciones menos que precarias comenzaron a agruparse y ver lo que se había salvado del

desastre. Encontraron un catalejo, un sextante, un cronógrafo, una carpa roja, algunas pocas provisiones y, para alegría de todos, un pequeño radiotransmisor de 25 vatios, que el radiotelegrafista Biaggi se ocupó de ponerlo en funcionamiento improvisando una antena con pedazos de alambres desperdigados por el accidente. A las 1600 horas la radio pudo emitir su primer SOS al aire, sin poder ponerse en contacto con ninguna estación. Al aclarar un poco el cielo pudieron después tomar algunas alturas y comprobar que habían caído a unas 43 millas al Este del *cabot Plat\**, archipiélago Svalbard.

Al atardecer del siguiente día 25 Biaggi consiguió ponerse en contacto con *Roma*, que le informó que el *Cittá di Milano*, buque de auxilio de la operación, saldría a navegar tratando de aproximarse lo más posible al lugar del accidente. Los naufragos consiguieron armar la carpa roja y comprobaron que con raciones reducidas podían mantenerse cerca de 80 días, pero tenían 2 hombres gravemente heridos, nadie con experiencia polar y además no tenían medio alguno para tratar de acercarse a las *islas*. Noche tras noche Biaggi trataba de obtener contacto sin suerte alguna. Dos de los hombres en relativas buenas condiciones físicas quisieron marchar hacia las *islas*, pero sin medios, intentar esa marcha era una locura.

El día 7/VI Biaggi escuchó por primera vez al *Cittá di Milano* y estableció una comunicación directa. El mundo supo entonces la verdadera posición de los naufragos y todos ofrecieron ayuda. El gobierno francés puso a disposición del noruego Amundsen un *hidroavión*; y el conquistador del *Polo Sur*, pese a los serios problemas que tenía con Nobile, aceptó el ofrecimiento de inmediato. Mas adelante nos referiremos sobre este particular.

Pese a la gran cantidad de personas y medios, los naufragos no fueron encontrados y la congoja mundial iba en aumento. El campamento, con su entonces ya famosa carpa roja, escuchó la noche del 14/VI los motores de los aviones de Riiser-Larsen y Lützow-Holm, que a 5,4 millas de distancia no lograron avistar a los naufragos. Tres días después volvió a suceder lo mismo, comprobándose más tarde que la ubicación de la *isla de Foyt* era incorrecta en las cartas. Recién el día 20 el piloto Magdalena, siguiendo indicaciones radiales directas de Biaggi, pudo al fin localizarlos, lanzándoles viveres, ropas, bolsas de dormir y fusiles. Los aviones comenzaron a llegar ahora casi a diario, pero los 6 naufragos seguían sobre un *témpano* que se iba derritiendo inexorablemente: recién en la tarde del 23 logró anevizar en las cercanías un pequeño avión con esquís y rescató a Nobile. El 6/VII llegó otro avión sueco, pero los naufragos decidieron que debían primero evacuar a Lundberg, el piloto de otro avión biplano que había capotado al intentar amerizar días atrás, pero sin que nadie supiese cuál era la verdadera razón, de golpe se suspendió todo el rescate.

El *Krassim*, un *rompehielos* ruso de 11.000 caballos de fuerza, encontró el 12/VII a 2 de los naufragos que habían dejado el campamento el 30/V y partido hacia las *islas* en búsqueda de auxilio, éstos le informan que el tercero había muerto, sin que nunca se supiera lo que verdaderamente había ocurrido entre ellos. Ese mismo día 12 el

*rompehielos* pudo acercarse a la tarde a la ya famosa carpa roja y rescatar a los 5 hombres que habían estado allí 7 semanas sobre un *témpaxo* a la deriva. Solo 8 hombres quedaron con vida de los 16 que componían la primitiva tripulación del *dirigible*.

Al enterarse del accidente del *dirigible Italia*, el gobierno noruego ofreció su ayuda de inmediato al Duce, que aceptó la oferta pero no quería que **Roald Amundsen** tuviese de ninguna forma un papel preponderante, por los problemas que se habían suscitado con Nobile. Herido a su vez por esta descortesía italiana, el noruego sin embargo quiso ayudar de cualquier manera y aceptó el ofrecimiento del gobierno francés, que puso a su disposición un *hidroplano* de 2 motores en línea y 4 tripulantes. Fue a *Francia* con su viejo amigo Leif Dietrichson, experimentado piloto *ártico* de la marina noruega y trajeron el *hidroplano* a la ciudad de *Tromsø\**, despegando los 6 hombres el 18/VI/1928 con destino a *Kings Bay\**, *Svalbard*, para desde ese punto iniciar las exploraciones de búsqueda de los naufragos.

El vuelo, de unas 518 millas aproximadamente, no les debería llevar más de 7 horas. A las 3 horas de despegar informaron por radio que estaban volando sin novedad: fue el último contacto que se tuvo con ellos. Nunca más se supo de ese avión y allí, en el mar que tanto amaba, acabó la vida del más genial de todos los exploradores polares. El mar y los hielos fueron su vida y su pasión y entre ellos encontró el descanso eterno y el respeto y admiración de todos los que conocieron sus exploraciones.

En 1933 un pesquero noruego enganchó en sus redes un pedazo del *hidroplano* en proximidades de la *isla Bear\**, a mitad de camino entre *Tromsø* y *Spitsbergen*, pero se les cayó al mar y no pudo ser examinado exhaustivamente. El 1964 un cazador de focas encontró otro trozo de chapa acanalada en la costa de otra remota isla en la *costa Norte de Noruega*: tampoco fue estudiada. En la primavera de 2003, investigadores del Museo de la Aviación Noruega encontraron un viejo mapa que marcaba un lugar del *mar de Barents* donde los pescadores de 1933 habían enganchado y perdido un pedazo del ala del *hidroavión* de Amundsen. Un periodista fotografió los trozos de la chapa acanalada en 1964 y envió las fotos a *Francia*, pero nunca llegaron a una conclusión firme. A raíz del mapa de 2003, el gobierno noruego comenzó a trazar planes para enviar un minisubmarino a buscar los restos, pero hasta hoy, 2008, nuestro admirado y grande Roald Amundsen sigue desaparecido. Ya no es noticia para las generaciones actuales: deben existir asuntos más importantes, seguramente.

El australiano **George Hubert Wilkins** fue el primer explorador polar en usar el *avión* e impulsó además el uso de *submarinos* en las regiones polares. Fue también el naturalista de la expedición 1921-1922 de Ernest Henry Shackleton.

En el año 1926 comenzó una serie de vuelos para probar la factibilidad de la exploración aérea sobre regiones desconocidas de *Alaska*, y el 16/IV/1928, llevando a su

amigo Ben Eielson como copiloto y a bordo de un *monoplano Lockheed Vega* equipado con esquis y tanques suplementarios, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 117 Nds, y patrocinados por la Sociedad de Aviación de Detroit, *Estados Unidos de América*, despegaron de *Point Barrow\**, *Alaska*, hicieron vertical en el *cabo Columbia\**, *isla Ellesmere\**, a 408 millas del *Polo Norte*, pasaron por el Norte de *Groenlandia* y luego continuaron hacia *Spitsbergen\**. Pero a poco de finalizar su vuelo una fuerte *tormenta de nieve* les quitó toda visibilidad y con el poco combustible que les restaba pudieron anevizar con vientos de más de 60 Nds en unos pocos metros sin saber exactamente dónde estaban. Permanecieron dentro del avión 5 días, la mayor parte durmiendo porque no tenían muchos alimentos, y al cambiar el tiempo pudieron situarse con el sextante y averiguar que estaban en una isla (que después supieron se llamaba *isla del Muerto*), entre *Kings Bay\** y su destino *Green Harbor*, a pocas millas de distancia. Luego de 3 intentos realmente espeluznantes por el terreno donde estaban, pudieron despegar y anevizar en pocos minutos en *Green Harbor*. Fue un vuelo de 1 835 millas realizado en 20 horas 20 minutos. Wilkins fue así el primero en cruzar el *Océano Ártico* de Oeste a Este, y por esta hazaña el Rey Jorge VI lo nombró caballero. Richard E. Byrd llamó a este vuelo "El más grande de la historia del "Lejano Norte", y con toda razón.

Ese mismo año, con el apoyo de la Sociedad Geográfica Americana, el periodista Randolph Hearst, la Sociedad de Aviación de Detroit y la información del Servicio Meteorológico Argentino, embarcó en el puerto de *Montevideo, Uruguay*, a bordo del ballenero *Hektoría*, dos aviones *Lockheed-Vega*, *monoplanos monomotores* de 12,50m de envergadura, equipados con motores Wright-Whirlwind de 220 HP, y se dirigió a la *Antártida* con el objetivo principal de probar la utilización del avión como medio de observación en esas regiones. Estos dos aviones idénticos podían usar indistintamente ruedas, esquis o flotadores, de acuerdo a la zona donde irían a volar.

Su base de operaciones sería la *isla Decepción\**, y lo acompañaban los pilotos Ben Eielson y Joe Crosson, un ingeniero, y un operador de radio. La idea del australiano era realizar también un *vuelo transantártico*, estableciendo primero una *base de apoyo* alrededor de unas 520 millas al S de la *isla*, sobre el continente, y luego intentar el vuelo de 1 728 millas hasta la *Bahía de las Ballenas\**, en el *Mar de Ross*, cerca de la *Base Pequeña América* del capitán de corbeta Richard E. Byrd. Llegaron a la *isla* el 6/XI/1928 y encontraron a *Puerto Foster* lleno de *hielos rotos* que impedían el uso de los esquis y flotadores, de modo que improvisaron una pista sobre la tosca volcánica y el día 16/XII/1928 efectuaron un exitoso y corto vuelo de prueba, el primero que se realizaba en la *Antártida*. Hicieron otro vuelo 10 días más tarde, y al regresar, el piloto Eielson decidió descender cerca de la costa suavemente con las ruedas sobre un *bandejon* que le pareció suficientemente sólido, pero se deslizó sobre el hielo blando y terminó con el avión parcialmente sumergido en el agua. Les costó varias horas de esfuerzo a los 6 hombres del grupo y a los 20 tripulantes del ballenero sacar al *Vega* a tierra y llevarlo a un lugar

donde se le pudiese lavar convenientemente y sacarle toda la sal que tenía encima. Cuando terminaron esta tarea, se dieron a mejorar su pista inicial de lava volcánica a fuerza de pala y pico, para agrandarla a otra más lisa de 750m de largo por 12m de ancho, aunque con dos codos de 20° imposibles de evitar.

El día 20 despegaron otra vez a las 0800 horas de nuevo rumbo al Sur, pasando inicialmente por la vertical de la *isla Trinidad*\*. El avión entregaba 108 Nds y treparon a 2.460m para poder apreciar mejor el territorio que sobrevolaban. Sobre la *península* veían gigantescas *grietas* dentro de las cuales de haber caído el avión hubiese desaparecido sin dejar rastros. Wilkins escribió que todo era "gélido e inmóvil, negro y negro azulado, y negro verdoso y blanco brillante". No paraban de maravillarse ante todo lo que esa naturaleza virgen desnudaba a los ojos humanos. Por ser el primero en efectuar esos avistajes, se dedicó a recordar sus patrocinadores y dar nombres a todo lo que iba apareciendo ante ellos: a las 1100 horas sobrevolaban la pequeña *isla Foyn*\*, ya al Sur del *Círculo Polar*, dando nombres también a la *meseta Detroit*, *montes Lockheed*\*, *cabos Northrop*\*, *glaciar Whirlwind*, *bahía Mobiloil*\*, *cabos Eielson*\*, y Tierra (hoy *isla*) de *Hearst*\*. Tras 5 horas de vuelo y 520 millas recorridas debieron emprender el regreso, pues se estaban quedando cortos de combustible. El buen tiempo les acompañó en todo momento y aterrizaron en su pista de lava luego de 10 horas de vuelo, después de recorrer aproximadamente unas 1.040 millas. Al día siguiente de este vuelo recibieron con enorme placer un radio de Byrd expresando "La más cordial felicitación por su espléndido vuelo"; y conociendo los planes de Wilkins de realizar un vuelo transcontinental, agregaba el radio: "No olvide que encontrará una cálida bienvenida si vuela hasta nuestra *Base*".

El 10/1/1929 realizaron otro corto vuelo de 250 millas. Dejaron los aviones bien protegidos y amarrados en la *isla* y regresaron a *Malvinas* a bordo del buque *Heres* del gobierno británico, y luego siguieron a *Sudamérica*.

Regresaron la siguiente temporada favorable, reacondicionaron los aviones y embarcaron uno de ellos a bordo del *William Scoreby*, con el que navegaron hasta la *isla Adelaide*\* sin encontrar un buen espejo de agua o hielo marino para despegar con el avión. Retornó entonces el buque hasta *Puerto Lockroy*\*, desde donde si pudieron decolar con flotadores, destacándose un vuelo realizado el 1º/II/1930, en el que Wilkins llegó hasta los 74°S, observando la *isla Charcot*\* y la *isla Alejandro I*\*, contando siempre con el apoyo del *William Scoreby*.

George Hubert Wilkins también actuó después como Director de la Expedición Antártica 1933-1936 del norteamericano Lincoln Ellsworth.

En el año 1928 la *Antártida* seguía presentando muchas incógnitas pese a todos los exploradores que habían hollado ya sus *hielos* y nieves eternas. La época heroica iba dejando paso a los medios modernos y los aviones y los tractores especiales tomaban cada vez mayor injerencia; pero pese a todo ello y a lo afirmado

por el teniente Wilkes en 1938, no se sabía a ciencia cierta si era en realidad un continente, qué grosor y extensión tenía su capa de hielo, si había carbón, hierro, oro, petróleo o metales preciosos en sus entrañas, etc. Seguía siendo un continente de misterios e incógnitas.

El capitán de la marina norteamericana **Richard Evelyn Byrd**, que dos años atrás había sobrevolado el *Polo Norte*, emprendió de nuevo una expedición al otro eje de la tierra, zarpando el 25/VIII/1928 hacia *Nueva Zelanda* a bordo de un robusto y viejo foquero noruego de 512 ton reforzado para navegar entre los hielos rebautizado *City of New York*. En *Nueva Zelanda* terminaría de completar el alistamiento de su excelente expedición, que contaría con varios aviones, perros, tractores especiales para nieve y cientos de otros elementos posibles de obtener cuando se tienen conocimientos del tema y dinero en abundancia para comprarlos.

Largaron amarras el 8 de diciembre y 20 días después llegaron a *bahía de las Ballenas\**, sobre la *barrera de Ross*. A 7 millas de la costa, prácticamente en el lugar donde Amundsen había levantado *Framheim* en 1910, (no olvidemos que la *barrera* es algo viviente y se desplaza continuamente de posición), levantó su campamento, al que llamó *Pequeña América\** con toda razón, pues era en realidad algo formidable, una ciudad en miniatura por todo lo que había en ella. los 94 perros tenían casillas individuales y la biblioteca de la *base* poseía 3.000 tomos.

Cuando cierto tiempo más tarde arribó el buque de suministros llamado *Eleanor Bolling* (en recuerdo a la madre de Byrd), fue amarrado contra la *barrera* y el *City of New York* quedó en la andana exterior. La descarga por supuesto comenzó de inmediato. Bajaron un *avión Fairchild* monoplano monomotor de ala alta plegable y un *Fokker Universal* monomotor, ambos equipados con motores WASP, y un trimotor *Ford* con un motor Cyclone y dos motores Whirlwind, al que habían bautizado *Floyd Bennett* en honor al viejo amigo y compañero de Byrd que había muerto 4 meses antes por una neumonía contraído mientras realizaba un vuelo de auxilio en *Canadá*. El buque fue descargado en cinco días y medio y el 2 de febrero de 1929 zarpó de regreso a la tierra de los kiwis.

*Pequeña América* iba tomando forma de ciudad con sus 42 habitantes y pronto pudieron efectuar los primeros vuelos con el *Fairchild*, luego que la temperatura ambiente les obligara a calentar el motor con un soplete bajo un techo a prueba de fuego y entibiar el aceite antes de colocarla en su tanque. El piloto del *Fairchild* era Bernt Balchen, que había estado con Amundsen en el *Ártico*.

En un vuelo hacia el Este el 18/II fueron descubiertas las *montañas John D. Rockefeller Jr.*, así llamadas por Byrd en honor de uno de sus patrocinantes, y a otras tierras que descubrieron más al oriente todavía las llamó *Tierra de Marie Byrd*, en honor a su esposa.

El 22 de febrero zarpó hacia el N el *City of New York* en medio de la *bruma* y quedaron solos, y el Sol también se fue el 18/IV. Cuando volvió a fines de agosto, comenzaron los preparativos para el vuelo al *Polo Sur* que no habían podi-



do efectuarse durante el invierno. Lo primero fue extraer el trimotor *Ford* de ala alta de su cobertizo, completamente tapado por el *hielo* y la *nieve*. La extracción de todo rastro de *hielo* y *nieve* y la comprobación de sus motores, controles, cambios de líneas de combustible, nuevos indicadores, innumerables ajustes y calibraciones, etc., les insumió mucho más tiempo que el calculado. Tuvieron que revisar totalmente el motor central, ya que Byrd le había cambiado el original de 225 HP por otro Wright Cyclone dos veces más potente, a fin de no tener problemas con el transporte de toda la carga que debían llevar. Calculaban que en la *Antártida* este avión podría desarrollar una velocidad máxima de 122 nudos, bastante aceptable para la época y los planes a cumplir. Para mediados de octubre grupos de trineos habían ya partido para levantar un *depósito* de alimentos y combustibles en las cercanías de las estribaciones de la *cadena de la Reina Maud*, sobre la derrota que haría el avión en su vuelo al Sur; pero el pésimo tiempo aún reinante les obligó a construir el *depósito* a sólo 86 millas de la *base* y regresar. Acuciado por el tiempo, Byrd decidió construir su *base auxiliar* por sí mismo, de modo que cargó el *Floyd Bennett*, Dean Smith tomó el puesto de piloto, June el de operador de radio y McKinley el de fotógrafo, reservándose para sí como siempre el vital puesto de navegador, y a mediados de noviembre despegaron. Al llegar a unas 370 millas al S de la *base* encontraron un lugar que les pareció aceptable y anevizaron levantando allí la *Base Auxiliar Liv\**, cerca de la boca N del *glaciar Liv*, a un poco más de mitad de camino de la derrota al *Polo Sur Geográfico*. Dean mantuvo los motores en marcha mientras realizaban la descarga del combustible, aceite y alimentos, que los apilaron en un montículo de 3m de altura y lo cubrieron con bloques de hielo para protegerlos de los *blizzards* y para que luego fuera fácil su visualización. Decolaron y aprovecharon la circunstancia para estudiar bien los *glaciares Liv\** y *Axel Heiberg\**, ambos descubiertos por el noruego Amundsen y quien les dio el nombre que ostentan hasta nuestros días.

Pero tantas actividades aprovechando el buen tiempo les hicieron consumir más combustible que el calculado y se quedaron sin nafta; y Dean debió anevizar con gran maestría a 86 millas de distancia de *Pequeña América*. Justo en ese momento les falló la radio, pero no el sentido común de los hombres de la expedición: al poco rato escucharon el inconfundible sonido del motor del *Fairchild* anaranjado y negro, que con el impagable Balchen ya había salido en su busca llevando 450 litros de combustible; pero Dean no lograba poner en marcha sus motores y enseguida apareció de nuevo Balchen con más combustible, aceite y un magneto de arranque que dieron vida nuevamente al *Floyd Bennett*. Cuando llegaron a *Pequeña América* los mecánicos descubrieron que el problema estaba en que a los carburadores les habían colocado tubos que no eran de la medida adecuada.

En la tarde del 28/XI/1929, los 4 tripulantes se dieron un buen baño, se afeitaron, se pusieron ropa interior limpia y cargaron su ropa de gran abrigo a bordo; y con buen pronóstico meteorológico y el avión cargado a tope y doblemente compro-

bados todos sus sistemas, a las 1529 horas el *Floyd Bennett* despegó rumbo al S luego de una larga corrida. Iban a bordo el capitán Richard E. Byrd, Jefe de Vuelo y Navegador, el piloto Bernt Balchen, el copiloto Harold June, y el capitán Ashley McKinley, fotógrafo.

Cerca de las 1900 horas y a 374 millas de la *base*, sobrevolaron el grupo geológico y comenzaron a trepar en dirección al *glaciar Liv*, pero por ir sobrecargado el trimotor no podía tomar altura y tiraron primero por la puerta trampa del vientre del avión 68 kilos de alimentos de emergencia. Pudieron ganar algo, pero el piloto Balchen ordeno tirar de nuevo otra bolsa igual y el avión respondió y con la ayuda de una corriente de aire contra la *montaña* pudieron trepar hasta ver finalmente la *meseta polar* por la proa. Byrd siempre llevaba su sextante, por ser el responsable de la navegación, al igual que su compás de sol que le había construido especialmente Albert H. Bumstead. Con este precioso instrumento había ido y vuelto del *Polo Norte* llevando el rumbo con acimutes de Sol. Sin Sol, en esa época no se podían realizar vuelos de largas distancias sobre terrenos desconocidos. Y vuelvo a recordar aquí que en nuestro vuelo de 1962 también tuvimos que navegar teniendo el Sol siempre disponible, aunque sin tener el compás solar de Byrd, que debimos sustituir con un sextante periscopico a burbuja Kollsmann tomando acimutes y alturas cada 20 minutos, corrigiendo el giróscopo direccional y controlando el siempre fiel compás magnético del avión, que se comportó admirablemente.

El avión estaba ya volando cerca de su techo y tenían conciencia que perder allí uno de los motores sería caer indefectiblemente sobre la *meseta*, pero el *Floyd Bennett* seguía comportándose bien. A unas 50 millas del *Polo* aparecieron algunas nubes que podían echar a perder la navegación, de modo que Byrd envió un radio con June informando a la *Base* "Alcanzamos las vecindades del *Polo Sur*. Volando alto para efectuar reconocimientos. Pronto regresaremos al Norte". La temperatura exterior era de sólo  $-26^{\circ}\text{C}$ , nubes oscuras seguían apareciendo y no observaron ninguna *montaña* en todo el horizonte. Llegaron al *Polo Sur Geográfico* exactamente a las 0114 horas del día 29/XI/1929, nueve horas y 45 minutos después del despegue. Byrd abrió la puerta trampa y dejó caer una bandera norteamericana lastrada con una piedra traída de la tumba de su querido amigo y compañero de tantos vuelos Floyd Bennett, enterrado en *Arlington*, con quien realmente había planificado todo este vuelo.

Dieron varios círculos alrededor de Latitud  $90^{\circ}\text{S}$  tomando más alturas de Sol, volando a 3.500m, unos 500m sobre la superficie, y a las 0125 horas, observando cuidadosamente el acimut del Sol con su compás, enfiló el avión de regreso a la *base auxiliar* a recargar combustible. Las horas pasaban muy lentamente y los *montes de la Reina Maud*\*, al borde de la *meseta*, seguían cubriéndose de nubes, pero pronto comenzaron a descender por el *glaciar Axel Heiberg* esta vez, ayudados por un buen viento de cola. Anevizaron, hicieron combustible y despegaron con la mayor prontitud posible, y anevizaron nuevamente en *Pequeña América* a

las 1008 horas, luego de 18 horas y 39 minutos de haber despegado allí y haber volado efectivamente 17 horas y 26 minutos.

El futuro Almirante Byrd se había ganado el título de Almirante de los dos Polos; y no debemos olvidar que realizó después 4 expediciones más al *continente blanco*, voló sobre el *Polo* otras dos veces y estuvo caminando también sobre su superficie.

La idea de la *Travesía Transantártica* pasó de Shackleton a Wilkins y después a nuestro conocido **Lincoln Ellsworth**, quien más ambicioso todavía pensó en realizar una doble travesía por avión: su idea era volar ida y vuelta entre el *mar de Weddell* y el *mar de Ross*, para determinar si la *Península Antártica* estaba o no unida por tierra con los *montes de la Reina Maud*.

Con todo el dinero necesario en sus manos, se dedicó a reunir al mejor grupo de hombres y elementos para llevar a cabo su propósito: se unió al australiano George Hubert Wilkins y al piloto noruego Bernt Balchen, que había adoptado la ciudadanía estadounidense, ambos de enorme experiencia polar, y se hizo construir especialmente un avión *Northrop Gamma* monoplano monomotor de ala baja totalmente de metal, equipado con un poderoso motor Pratt & Whitney de 600 HP con una autonomía de prácticamente 2.500 millas, al que se le equipó además de flaps especiales para aterrizar con una velocidad mínima de 37 Nds, mientras que su velocidad máxima estaba un poco por debajo de los 200 Nds. Era el mejor avión de la época, al que además se le había equipado para que pudiese operar con ruedas, esquis o flotadores.

Wilkins hizo un viaje especial a *Noruega* para adquirir un buen barco para la expedición. Allí encontró un fuerte buque de madera reforzado para navegar entre hielos llamado *Fanefford*, de 400 ton, que se dedicaba a la pesca del bacalao. Fue totalmente examinado, se le hicieron los arreglos necesarios y Ellsworth lo rebautizó con el nombre de *Wyatt Earp*, en recuerdo del legendario Sheriff de los cuentos del Lejano Oeste. Sus 16 hombres fueron también seleccionados y se dirigió primero a *Nueva Zelanda* y en XII/1933 hizo proa al Sur, alcanzando la ya histórica *batía de las Ballenas* sobre el *mar de Ross* el 1º/I/1934. Lo primero que hizo el piloto Balchen fue ir esquiando con otros compañeros hasta la *Base Pequeña América*, situada a corta distancia. Allí encontró el avión trimotor *Ford* con el que Byrd había volado al *Polo Sur* en XII/1929 y los otros aviones dejados en reserva; y, nobleza obliga, le envió de inmediato un radio a su viejo amigo informándole que tanto la *base* como los aviones parecían estar en buenas condiciones.

El *Northrop* fue desembarcado sobre la *barrera* el día 12/I/1935 y Ellsworth y Balchen efectuaron un vuelo corto de prueba con toda felicidad; pero dejaron el avión muy cerca de la costa sobre un *pie de hielo* que al día siguiente se partió y parte del fuselaje y una de las alas se hundieron en el agua, y gran trabajo les costó a todos amarrarlo convenientemente y subirlo sobre hielo más firme lejos del borde. Pero observaron después que el daño había sido enorme, pues ambos esquis

se habían roto en forma irreparable y los tensores de un ala estaban totalmente arrancados. El flamante avión no tenía otra solución que ser arreglado en fábrica, casi a medio mundo de distancia.

Al enterarse Byrd del accidente, pues se estaba acercando a la zona con su barco, le ofreció de inmediato por radio su avión *Fokker*, pero Ellsworth le agradeció amablemente informándole que no tenía la autonomía necesaria para cumplir sus planes, por lo que de inmediato zarpó con el *Wyatt Earp* hacia *Nueva Zelanda*, prometiéndose regresar la próxima temporada favorable.

A fines de año Ellsworth y su grupo regresaron al *continente blanco* con otro avión nuevo idéntico al anterior. Durante el año habían tenido más tiempo para analizar con Wilkins sus planes, de modo que ahora decidieron ir a la *isla Decepción*, donde había despegado el australiano, y volarían desde allí a *Pequeña América* en tramos dependientes de las condiciones meteorológicas, pero esta vez no pensaba realizar el vuelo de regreso, idea mucho más lógica que la del año anterior.

Pero cometió el grave error de ir primero a *Dunedin, Nueva Zelanda*, y de allí zarpar el 19/IX/1934 con rumbo SE a la *península Antártica*. Un cruce muy largo por mares muy tormentosos. Y sus planes volvieron a fracasar por la influencia de una meteorología adversa que desde el comienzo de la travesía les significó *temporal* tras *temporal*, los que hicieron del viaje un infierno: toda la tripulación llegó completamente agotada y el buque con varias averías. Tuvieron además fallas mecánicas casi imposibles de prever, a las que se sumaron los inevitables choques de opinión respecto a los planes en una zona donde los errores se pagan con la vida y no todos opinan igual respecto a un mismo tema, y no siendo un buque militar, no había verticalismo de órdenes en absoluto.

Encontraron *Puerto Foster* casi completamente lleno de *hielos rotos*, y sólo el desembarque del avión en la vieja y abandonada factoría ballenera noruega les llevó 10 días. La pista estaba cubierta de nieve blanda, algo totalmente previsible en una *isla volcánica* llena de *fumarolas* y *aguas surgentes* a altas temperaturas, de modo que no se ponían de acuerdo acerca del uso de ruedas o esquís. Luego se rompió una biela del motor, y entre los cientos de cajones no había una de repuesto, de modo que se la solicitó por radio a los EE.UU. y el buque tuvo que ir a *Punta Arenas* a buscarla, más de 1.000 millas que atrasaban en más de un mes los ya demorados planes. El 16 de noviembre regresó el buque, y Balchen volvía a olvidarse que era un empleado a sueldo y no el jefe de la expedición, queriendo imponer sus ideas en todos los asuntos. Reembarcaron el avión y llegaron a la *isla Cerro Nevado\**, sobre el lado oriental de la *península*, donde había invernado la expedición del Dr. Nordenskjöld junto a nuestro alférez Sobral, para iniciar desde allí los vuelos con esquís.

Pero Balchen volvió a la carga con sus quejas, esta vez exigiendo el tercer tripulante que permitía el avión por si tenían que anevizar en un lugar donde había que preparar una pista y remover nieve o hielo, a lo que Ellsworth se oponía con justa

razón porque eso significaba a la postre menos autonomía, algo inadmisibles en un vuelo de este tipo.

El 30/XII/1935 la meteorología era favorable, pero Balchen otra vez se negó a volar, hasta que el día 3 del nuevo año estuvo dispuesto y despegaron con esquís sin inconvenientes, volando rumbo al Sur a lo largo de la *península*, mientras Ellsworth como siempre se ocupaba de la navegación. Pero a las dos horas y media regresaron porque Balchen pensaba que las buenas condiciones iban a cambiar, y que "Ellsworth puede suicidarse si quiere, pero no puede llevarme con él". Era evidente que las cosas no podían seguir así y que la temporada estaba otra vez prácticamente perdida por segunda vez. Regresaron a *Decepción* y de allí zarparon para *Montevideo* el 21 de enero, donde dejaron amarrado el *Wyatt Earp* hasta que elaboraran nuevos planes. Ellsworth se cruzó a *Buenos Aires* y desde allí regresó a su país, mientras Balchen volvía a *Noruega* a trabajar en una compañía aérea.

Mas Ellsworth y Wilkins no se dieron por vencidos en absoluto y organizaron una tercera expedición.

Fundamentalmente contrataron a un excelente y experimentado piloto inglés llamado Herbert Hollick-Kenyon, como piloto jefe, y a un joven canadiense J.H. Lymburner, como copiloto, que enseguida se hicieron amigos de otro flamante monoplano monomotor *Northrop Gamma Modelo 2B*, también totalmente metálico y con tanques auxiliares, capaz de llevar ruedas, esquís o flotadores, y equipado con un motor Wasp de 600 HP que le permitía una velocidad máxima de 190 Nds. También le habían modificado las alas, colocándole flaps que le permitían aterrizar con una velocidad de apenas 40 Nds. Estaba equipado con radio, esquís, un pequeño trineo, sacos de dormir, una carpa de tela doble de seda, buen instrumental y elementos de navegación, y espacio para 5 semanas de viveres abundantes para 2 personas.

En octubre zarpó el *Wyatt Earp* del puerto de *Montevideo* con destino a *Punta Arenas, Chile*, donde cargaron combustible y provisiones para dos años. Con buen criterio esta vez cruzaron directo el *Pasaje Drake* y el 12/XI/1935 llegaron a la *isla Dundee\**, casi en el extremo NE de la *península Antártica*. Para fines del mes ya habían preparado y marcado bien la pista, y alistado y controlado también el avión: todo parecía andar a la perfección.

La velocidad de crucero del avión y su real consumo habían sido ya probados, de modo que en teoría las 1 920 millas directas hasta *Pequeña América* podían ser voladas con seguridad; por supuesto siempre que las condiciones meteorológicas fuesen normales, el motor no tuviera problemas, hubiese siempre sol para poder navegar por zonas absolutamente desconocidas, y no se presentasen los imprevistos que la voluble fatalidad siempre tiene a mano.

Despegaron el 20/XI/1935 y volaron a lo largo de la *península*, pero tras 90 minutos de vuelo tuvieron que regresar a la isla por un problema del regulador del flujo

del combustible.

Al día siguiente, solucionado el problema y con el pronóstico meteorológico todavía favorable, volvieron a despegar. Siete horas de vuelo los llevaron hasta casi la base de la *península*, donde avistaron una cadena montañosa a la que Ellsworth llamó *Cadena Eternity*<sup>\*</sup>, pero el mal tiempo que habían soportado casi durante todo el vuelo les había reducido la velocidad media calculada a prácticamente la mitad, por lo que muy cuerdamente el piloto se puso firme y viró el avión de regreso pese a los acalorados argumentos de Ellsworth.

El 22 volvió a despegar el *Polar Star* a las 0800 horas, con una agradable temperatura de  $-3^{\circ}\text{C}$  y buen pronóstico. Sobrevolaron el *canal Principe Gustavo*<sup>\*</sup> a 7 500 pies y 110 Nds indicados en los instrumentos, y pronto estuvieron en la vertical del *estrecho Stefaansson*<sup>\*</sup>, que fuera avistado también por Wilkins en 1928, observando después por la banda de babor la *península Fielson*<sup>\*</sup>. Volaban ya a 13 400 pies y la temperatura era de  $-22^{\circ}\text{C}$ . Hicieron un rumbo más a estribor, hacia el SW, y observaron las montañas que Ellsworth había bautizado *cadena Eternity*<sup>\*</sup>. Cruzaron el *canal Sarmiento*<sup>\*</sup> (George VI) aproximadamente en  $\phi = 73^{\circ}\text{S}$  y  $\omega = 70^{\circ}\text{W}$  volando a unos 12 000 pies, en proximidades de las *islas Feklund*<sup>\*</sup>, siguieron por la *costa Robert English*<sup>\*</sup> y allí la radio les dejó de funcionar (comprobando después que fue un problema de la llave de tierra de la antena).

Cuando calculó Ellsworth que había llegado a la longitud  $80^{\circ}\text{W}$ , dejó caer una bandera norteamericana y anotó en su diario y en su carta de vuelo que bautizaba esa zona con el nombre de *tierra de James W. Ellsworth*<sup>\*</sup>, en honor a su padre. Más tarde, descubrieron por babor otra *cordillera* de forma regular a la que dieron nombre de *cadena Sentinel*<sup>\*</sup>, y a su pico más importante, de unos 3 810 m de altura, *monte Mary Louise Ulmer* (nombre de la esposa de Ellsworth).

Habían estado volando ya durante 13 horas y la navegación comenzó a ser un problema para Ellsworth, pues las lecturas de su sextante a burbuja se le habían vuelto erráticas y no encontraba la causa. El piloto le pasó una nota diciéndole “¿Qué hacemos?”, a lo que Ellsworth respondió ordenándole seguir el rumbo hacia *Pequeña América*. Pero una de los problemas serios navegando territorios desconocidos es no tener una buena posición, y los vientos contrarios le permitían navegar a una velocidad media de 90 Nds y no a los 110 que calculaban, a lo que se sumó un clásico y repentino desmejoramiento de las condiciones atmosféricas, de modo que prudentemente anevizaron alrededor de las 2200 horas del día 22 a espera que hubiera Sol para situarse correctamente y seguir volando con seguridad. Establecieron el *Campamento I*, se alimentaron y tomaron bebidas calientes y cuando salió el Sol resultó que estaban en  $\phi = 79^{\circ}15' \text{S}$  y  $\omega = 102^{\circ}35' \text{W}$ , a unas 680 millas de su meta. No pudieron establecer contacto radio con *Dunkle* y la situación comenzaba a ponerse seria, pues el combustible gastado era mucho mayor que el calculado y temían que no les pudiera alcanzar. Permanecieron allí 19 horas, en que el tiempo pareció mejorar, y a las 1230 hora local del 24 volvie-

ron a despegar, pero a la media hora debieron anevizar de nuevo debido a que la *nevisca* les impedía volar con una mínima seguridad. Establecieron su *Campamento II*, donde permanecieron 3 días dentro de la carpa. Ellsworth decidió entonces llamar *plateau Hollick-Kenyon* a ese lugar, en honor de su piloto. Cuando salió el sol tomaron más de 30 rectas para asegurarse bien la situación, que resultó ser  $\varphi = 79^{\circ}22' S$  y  $\omega = 107^{\circ}30' W$ . Despegaron otra vez la tarde del 27, mas a los 50 minutos debieron anevizar nuevamente porque las condiciones locales habían empeorado repentinamente y no tenían visibilidad. Establecieron ahora su *Campamento III*. Por suerte Hollick-Kenyon revisó bien el sextante y descubrió que se había aflojado un tornillo y que allí nacían todos los errores. Lo solucionó, y pudieron situarse más tarde luego de soportar un terrible *blizzard* que cubrió totalmente el avión, y volverlo a la superficie les llevó muchas horas de paciente y agotador trabajo. Estaban ahora en  $\varphi = 79^{\circ}58' S$  y  $\omega = 114^{\circ}15' W$ , a 540 millas de su destino, mientras que los indicadores del tablero señalaban que prácticamente se estaban quedando ya sin combustible, y su *campamento base* en *isla Dundee* y el mundo se preguntaban cada vez con mayor ansiedad sobre la suerte que podría haber corrido el *Polar Star*, pues desde hacia va bastante tiempo no se tenía de él noticia alguna. De nuevo el mal tiempo los volvió a azotar y durante tres días más tuvieron que aguantar otra furiosa *nevisca* que no les permitió volar en absoluto.

Recién el 4/XII gozaron de nuevo cielo azul y pudieron salir de la carpa, y después de otro arduo trabajo lograron sacar toda la nieve dentro y fuera del *Northrop* y tenerlo otra vez en condiciones de vuelo. Al día siguiente a las 0858 horas pudieron despegar para cumplir lo que pensaban sería el último tramo. Con gran alegría vieron por el poniente la superficie oscura que indicaba el *mar de Ross*, finalmente, pero de golpe el motor empezó a toser y se paró por completo, señal inequívoca que habían consumido la última gota de combustible. Planeando impecablemente Kenyon pudo anevizar a las 1003 horas y establecieron su *Campamento IV*. Calculaban estar ya a muy cerca de la *base norteamericana*, mas no había sol ni punto alguno de orientación. El 9/XII salió el sol y se orientaron: estaban a 14 millas de la *Base*. Salieron al día siguiente con provisiones para 10 días a caminar pesadamente sobre la nieve blanda hasta que el 13/XII llegaron a la *habia de las Ballenas*\*. El día 15 descubrieron dos tractores semienterrados en la nieve, se orientaron, y ese mismo día por fin llegaron a *Pequeña América*. Habían cumplido el *vuelo transpolar antártico*.

Entraron a la estación de radio a través de un pequeño tragaluz y en la *base* encontraron de todo en abundancia, y Ellsworth trató de curarse el pie que se le había congelado e infectado y se metió en un saco de dormir a esperar la llegada de Wilkins a bordo del *Wyatt Earp* a fines de enero. Hollick-Kenyon se fue a la costa y dejó una señal con una nota informando que estaban en la *base* de Byrd.

La larga espera fue otra prueba de aguante entre el extrovertido Ellsworth y el casi

siempre taciturno inglés, de modo que las relaciones no eran todo lo bueno que se podía esperar; pero el americano estaba en cama con una pierna en muy mal estado, sin asistencia médica, no podía caminar y dependía en casi todo de su compañero: la situación no era fácil para ninguno. Y en la *Antártica*, como en cualquier otro ambiente hostil y peligroso, los nervios sufren siempre todas las contrariedades y dan origen a situaciones desagradables. Siempre el mismo problema, estimado lector.

El 15 de enero ya de 1936, enterrados 5 metros bajo la superficie, Kenyon oyó el motor de un avión y salió rápidamente a la superficie para ver que un pequeño paracaidas bajaba con un paquete de alimentos y una carta del capitán Hill, comandante del buque australiano *Discovery II*, amarrado en la *bahía*, pues al perder contacto con el avión su gobierno lo había enviado en misión de socorro.

A pesar de la grave infección en su pie Ellsworth se las arregló para llegar a la superficie y pocas horas después estaba a bordo recibiendo asistencia médica luego de haberse aseado y vestido con ropa limpia, algo que sólo los exploradores y navegantes sabemos apreciar en todo su valor. Llevaron combustible al *Polar Star* y lo trajeron volando hasta la costa, pero esta vez lo dejaron sobre hielo bien consolidado. El *Discovery II* avisó de inmediato al mundo que los dos aviadores estaban en buenas condiciones y el *Wyatt Earp* con Wilkins embarcado también amarró en la *bahía de las Ballenas* el día 20 y todos regresaron a bordo. La odisea había terminado felizmente.

Gracias a este vuelo se conoció gran parte del continente que hasta ese entonces había permanecido ignorado, quedando bien en claro que no existía un estrecho entre los *mares de Weddell y Ross*.

Ellsworth había embarcado en su buque una buena cantidad de recuerdos de la cabaña de *Cerro Nevado* y se los donó al Museo Americano de Historia Natural, donde hasta hoy están expuestos. Y el *Northrop Gamma*, a su vez, está en el Smithsonian Institute.

Cuando el 19/IV/1936 el *Wyatt Earp* arribó al puerto de *Nueva York*, Lincoln Ellsworth lo estaba esperando para agasajar como correspondía a todos sus tripulantes.

Tampoco ninguno de estos dos grandes exploradores polares estaban hechos para quedarse en casa leyendo un buen libro al calor de una tibia chimenea, y prepararon para la temporada 1938-1939 otra expedición para explorar una zona todavía no bien conocida: la *tierra Enderby*, entre los meridianos 45°E y 55°E. Y si no encontraban problemas, pensaban continuar hacia el levante y llegar en vuelo de nuevo a la vieja y conocida *bahía de las Ballenas*.

El fiel *Wyatt Earp* fue recorrido totalmente otra vez. Seguirían con el canadiense J.H. Lymburner como piloto jefe y de copiloto incorporarían a Burton J. Trerise, y embarcarían dos aviones: un *Aeronca* monomotor de dos asientos para explora-



ción cercana, y un monoplano totalmente metálico *Northrop Delta*, equipado ahora con un motor Wright Cyclone de 750 HP, capacitado para aterrizajes en pistas cortas y con posibilidad de usar ruedas, esquís o flotadores, además de mejorado radio de acción y preparado fundamentalmente para vuelos polares.

Zarparon de *Nueva York* el 16/VIII/1938 con rumbo a *Pernambuco*<sup>\*</sup>, *Brasil*, y de ahí a *Ciudad del Cabo*<sup>\*</sup> y luego *islas Kerguelen*<sup>\*</sup>, donde arribaron el 14/XI. Tres días más tarde continuaron a la *isla Heard*<sup>\*</sup>, debiendo soportar durante la travesía vientos de más de 50 nudos por varios días.

El 31/XII efectuaron un corto vuelo de prueba seguido de otros para observar posibles pistas de anevizaje; y el 11/I/1939 levantó vuelo el *Northrop* volando sobre lo que hoy se llama *American Highland*, situada entre los meridianos 70°E y 80°E aproximadamente. De regreso, el buque puso proa al E y verió el *pack* hasta  $\phi = 65^{\circ}\text{S}$  y  $\omega = 180^{\circ}$ , dirigiéndose luego a *Hobart, Tasmania*, donde arribó dando por terminada la Expedición, que no logró resultados importantes.

La aviación seguía progresando con enorme rapidez y la época heroica iba quedando atrás con casi igual velocidad. Los rusos, obligados por su clima extremo y enormes extensiones, construían cada vez mejores aviones y no se quedaban atrás de los exploradores que ocupaban siempre las primeras planas de todos los diarios.

En el año 1936 planearon un ambicioso vuelo directo desde su país hasta los *Estados Unidos de América*. Estaría a cargo de tres pilotos de experiencia polar: **Walerij Tschkalow**, **Alexander Bjeljakow** y **Gregorij Bajdukow**, que planearon el vuelo en sus menores detalles y no sólo llevarían combustible más que suficiente para la travesía, sino también viveres y todo tipo de elemento en caso que tuvieran que hacer un aterrizaje, anevizaje o amaraje forzoso.

En mayo de 1937 instalaron sobre el hielo del *Polo Norte* una estación meteorológica y logística que les proveería de toda la ayuda posible; y prepararon el avión monoplano *ANT-25* equipado con un motor *Am-34*.

Despegaron del aeródromo *Schtschokowo*, en *Moscú*<sup>\*</sup>, a las 0400 horas del día 18/VI/1937, y 8 horas más tarde contemplaban el *mar de Barents*<sup>\*</sup> para continuar sobre el *archipiélago de Francisco José*<sup>\*</sup> y desde allí hicieron rumbo directo al *Polo Norte*, que sobrevolaron en contacto radio con sus compatriotas de la estación de apoyo pero sin avistarlos debido a estar totalmente cubierto por nubes, pero que le comunicaron escuchar el ruido del motor del avión informando la novedad a *Moscú*. Volaban a 4.200m de altura buscando Sol para situarse y por fin a las 1615 horas de *Moscú* el aparato sobrevoló el *cabó Parry*<sup>\*</sup>, en tierra canadiense. Pero el mal tiempo continuaba y los obligó a trepar y descender de continuo, hasta que pudieron escuchar la estación de radio de la ciudad de *Portland*<sup>\*</sup>, estado de *Oregon, USA*, y quisieron llegar a la ciudad de *San Francisco*<sup>\*</sup>, *California*, pero habían consumido más combustible del calculado y debieron regresar al norte y a las 0830 del 20/VI/1937 aterrizaron en el aeródromo militar de *Portland*.

Habían cumplido el *vuelo transpolar* recorriendo 4.633 millas en 63 horas con 19 minutos, a una velocidad media de 73.2 Nds. Pero no habían batido el record mundial de distancia y sus camaradas de la madre patria de inmediato prepararon otro avión idéntico al anterior dotándole de mayor autonomía de vuelo todavía.

Los pilotos **Michail Gromow**, **Andrei Jumaschew** y **Sergei Danilin** despegaron con buen tiempo del mismo aeródromo ya mencionado el día 12/VII/1937, luego de correr casi toda la longitud de la pista de despegue, tanto era su sobrepeso. Siguiéron la misma ruta que sus camaradas y las estaciones de tierra iban dando el paso del *ANT-25*. Pero luego el tiempo volvió a descomponerse y a las 03 14 del día 14/VII sobrevolaron el *Polo* a 2.700m de altura, por supuesto que sin avistarlo, sólo en contacto radio con la *base de apoyo*.

Recalaron en la isla canadiense *Principe Patrick\** y continuaron al S a lo largo del meridiano 120°W hasta 162 millas al N de *San Francisco, California*; habían batido el record mundial de distancia. Tenían combustible para llegar a *Mejico*, pero no habían traído cartas de vuelo de ese país. Pero continuaron al Sur, sobrepasaron también *Los Angeles* y buscaron un aeródromo donde aterrizar y encontraron el aeródromo militar de *Marchfield*, cerca de *Riverside\**, al ESE de *Los Angeles*, donde Gromow aterrizó tranquilamente con su ahora más que liviano aparato luego de recorrer 5.506 millas en 62 horas y 17 minutos, a una velocidad promedio de 88,4 Nds, ganando para *Rusia* el record mundial de distancia, con el agregado de haber volado en realidad 6.208 millas, teniendo en cuenta el espacio adicional volado por malas condiciones meteorológicas.

El día 12/VIII decoló del mismo aeródromo otro avión también gemelo de los dos anteriores, a cargo del piloto **Sergei Lewanewskij** y 5 colegas. Sobrevoló el *Polo* y nunca más se supo de esta máquina o sus tripulantes. El mar y el hielo no perdonan errores ni dejan jugar a los aventureros, y a veces, también, simplemente se niegan.

Pero así como la aviación rusa batió una marca mundial de distancia en esos años, me permito recordar que el 3/III/2005 un aventurero y millonario aviador norteamericano, llamado **Steve Fossett**, se hizo construir un jet ultraliviano monomotor experimental de 35m de envergadura capaz de almacenar 8.100 kilos de combustible, y al que llamó *Virgin Atlantic Global Flyer*, con el que despegó de *Salina\**, *Estado de Kansas*, y luego de volar 19.974 millas a una altura de 16.000m en 67 horas volvió a aterrizar en el mismo aeródromo, convirtiéndose así en el primer hombre que voló en solitario alrededor del mundo sin escalas ni recarga de combustible.

Y como no estuvo muy contento con su hazaña, mejoró algunas cosas de su avión y su red particular de estaciones meteorológicas, y el miércoles 8/II/2006 despegó de *Cabo Cañaveral\**, *Florida*, y dio una vuelta y media al globo también en solitario sin escalas ni carga de combustible, aterrizando en la ciudad de

*Bournemouth*\*, Sur de *Inglaterra*, tres días y medio después, a las 0100 GMT del 11/II/2006, luego de cubrir 22 927 millas en 76 horas y 45 minutos, a una velocidad media de 299 Nds, casi idéntica a la de su vuelo anterior.

Llegó algo cansado y con sueño, por supuesto, y debieron ayudarlo a bajarse de su carlinga. Y cuando dentro de algunos años alguien lea este libro, muy posiblemente sonreirá al ver la admiración que hoy nos despierta la hazaña de Steve Fossett, que también dio la vuelta al mundo en solitario en un velero, sin escalas, y también en un globo libre.

¿Cuáles serán los límites del ser humano y sus sueños de velocidad, si la NASA está experimentando ya con un jet hipersónico que volará sin piloto a una velocidad 10 veces superior a la del sonido?

El primer vuelo de largo alcance en nuestro país lo realizó el 22/I/1937 el entonces capitán de navío D. **Marcos A. Zar**, que a bordo de un avión *Fairchild* matrícula 3-GC-2 unió *Ushuaia* con *Morón* en 11 horas 30 minutos para recorrer las 1 458 millas. La saca de correspondencia traída fue la primera en llegar a *Buenos Aires* en el día.

La **Comisión Nacional del Antártico** fue creada con carácter permanente por Decreto 61.852 del 30/IV/1940. Con posterioridad fue reorganizada repetidas veces. Y el **Instituto Antártico Argentino**, a su vez, fue creado por Decreto 7.338 del día 17/IV/1951, designándose presidente al general D. Hernán Pujato, que en ese entonces se encontraba en *territorio antártico*.

El viejo *transporte A.R.A. 1º de Mayo*, que inicialmente fuera en *Alemania* un *yate* de 1.500 ton, una hélice y un motor de 650 HP, fue nuevamente puesto en servicio en 1941, y el 14/I/1942 y bajo el comando del capitán de fragata D. Alberto J. Oddera largó amarras del puerto de *Buenos Aires* con rumbo a la *Antártida*, llevando en su cubierta de popa un *hidroavión Stearman* biplano, tipo 76-D-1, característica 1-E-41, biplaza, con un motor de 325 HP, acondicionado para volar en zonas frías, y equipado también con un tranceptor y un equipo de gonió. Su piloto era el teniente de fragata aviador naval D. **Eduardo Lanusse**, sus mecánicos el cabo principal aeronáutico Eric A. Blonquist y el cabo segundo aeronáutico Mario A. Pape, y el radio-operador y fotógrafo el cabo primero aeronáutico Antonio Silva, que usualmente volaba con Lanusse y tomó las primeras fotografías aéreas argentinas en la *Antártida*. Todos formaban una compleja unidad de trabajos y estudios científicos, contándose además en la *Base Naval Ushuaia*\* con el apoyo de 3 aviones patrulleros *Consolidated* comandados por el teniente de navío aviador naval D. Juan C. Corbetta.

Al pasar frente al *Cabo de Hornos* y aprovechando el buen tiempo, el capitán Oddera no pudo ocultar su corazón de velero y ordenó parar las máquinas duran-

te 15 minutos y cazar todo el paño que disponía el buque, cruzando así al temido *cabo* a vela y entregándosele un diploma a cada tripulante.

Fondeados en la *isla Decepción*, el día 7/III/1942 por primera vez un avión de la Armada Argentina voló cielos antárticos en misión de observación y aerofotogrametría de esta volcánica *isla*. Siguieron después otros vuelos por las *islas Melchior*\* y los *estrechos Schollaert*\* y *De Gerlache*\* hasta *puerto Lockroy*\*. Con posterioridad, el buque penetró hasta  $\phi = 66^{\circ}30' S$  y  $\omega = 68^{\circ}34' W$ , pues los hielos compactados le cerraron el paso a la *bahía Margarita*\*. El viejo transporte logró así la máxima penetración de un buque de la Armada y su hidroavión realizó el primer vuelo de alas argentinas en el *continente blanco*.

En febrero de 1943 volvió a zarpar al Sur el *transporte A.R.A. 1° de Mayo*, ahora al comando del capitán de fragata D. Silvano Harriague, llevando otra vez un *biplano Stearman* a cargo ahora del alférez de navío D. **Cristian R. Beláustegui**. En Ushuaia también lo esperaban como apoyo los tres aviones *Consolidated* de gran radio de acción.

Navegó hasta las *islas Melchior* y de ahí se dirigió al sur, ayudado siempre por los avistajes del pequeño biplano, logrando el día 4/III/1943 a las 1305 horas y en  $\omega = 70^{\circ}20' W$  cruzar el *Círculo Polar Antártico*, y fondear esa misma noche en la *ría Neny*, *bahía Margarita*. Allí estaba la *Base del Este*, sobre la *isla Stonington*, donde mi viejo amigo el capitán de navío USNR Finn Ronne había invernado con algunos hombres que han sido recordados en este libro.

Es indudable que ese año los hielos permitieron una penetración realmente fácil, pues el buque no tuvo problemas en desandar su camino, visitar la *isla Decepción* y regresar a *Buenos Aires* con toda felicidad.

Es de destacar que a partir de la Temporada Favorable 1946-1947 comenzaron ininterrumpidamente las expediciones científicas argentinas, sustentadas en el efectivo apoyo de nuestras Fuerzas Armadas, que construyeron y tripularon *bases* y *destacamentos* hasta el día de la fecha.

Cuando a partir del año 1946 se incrementó la presencia argentina en la *Antártica* en forma notable, un plan de la Aviación Naval que estaba a consideración desde tiempo atrás pudo tomar forma: un vuelo desde el continente hasta más al S del *círculo polar*. Largamente estudiado, el vuelo se inició a las 0445 horas del día 13/XII/1947 desde el aeródromo *Comandante Luis Piedra Buena*, en *Santa Cruz*, cuando el *Douglas DC-4* característica 2-GI-I, al comando del contralmirante D. **Gregorio A. Portillo**, decoló hasta vertical del *cabo de Hornos* e inició el cruce del *paseje Drake*, en medio de cuyas aguas estaba el *rastreador A.R.A. Granville* cumpliendo su misión de apoyo meteorológico, radiogoniométrico y de salvamento. El *DC-4* realizó el cruce sin mayores problemas, y al sobrevolar el oscuro cráter de la *isla Decepción*, observó allí fondeados al *transporte A.R.A. Pampa*.

donde estaba la central meteorológica del vuelo, al *patrullero A.R.A. King*, al *petrolero A.R.A. Ministro Izcurra*, y al viejo anfibio *Walrus* que operaba desde el *transporte*, amarrado sobre la playa de la *bahía 1° de Mayo*, donde se estaba levantando el nuevo destacamento naval. Desde allí continuó hasta la vertical del *Destacamento Naval Melchior*, en *bahía Dallman*, que había sido inaugurado el 31/III de ese mismo año, donde lanzó un tubo con correspondencia, diarios y revistas, continuando el vuelo a baja altura por el persistente mal tiempo y nubes bajas que dificultaban la navegación. Dejaron a popa las *islas Argentinas* y a las 1341 horas, sobre el meridiano 68° W, cruzaron la meta programada en medio de la lógica alegría de toda la tripulación. Continuaron con rumbo S unos minutos más, y en latitud 67°20' S viraron hacia el continente con rumbo directo al *cabó de Hornos* otra vez. A las 2015 horas aterrizaron en el aeródromo de despegue, luego de haber estado en el aire 15 horas y 30 minutos. Sin duda alguna, nuestra Aviación Naval demostró otra vez cabalmente estar capacitada para operar en la *Antártida*. A su regreso, el almirante Portillo manifestó que "este vuelo no fue heroico; hablar de heroísmo es un agravio a la capacidad de la Armada". Los tripulantes de este histórico vuelo fueron:

Contralmirante Aviador Naval. Comandante	D. Gregorio A. Portillo
Capitán de corbeta Aviador Naval	D. Gregorio Lloret
Capitán de corbeta Aviador Naval	D. Mario A. de Ugarriza
Teniente de navio Aviador Naval	D. Jorge A. Bassi
Capitán de corbeta médico	D. Alfredo Walker
Suboficial segundo mecánico	D. Luis A. Muñio
Cabo principal aeronáutico (mecánico)	D. Mario Pape
Cabo principal aeronáutico (radio-operador)	D. Antonio Gonzalez
Cabo principal aeronáutico (radio-operador)	D. José Lezama
Cabo principal aeronáutico (mecánico)	D. Felipe Benennatti
Operador cinematográfico	D. Pedro Pouchulu

Repasando a grandes rasgos el quehacer del hombre en las regiones polares, quien escribe estas líneas considera un deber ineludible rendir su sincero tributo de admiración y respeto a los pequeños **Rastreadores de la Armada Argentina** y sus aguerridas tripulaciones, que durante 1947 y 1948 debieron realizar reglamentarios viajes invernales a la *península antártica* como muestra de reafirmación de nuestros derechos sobre el continente y servir de apoyo a vuelos de penetración estacionándose en el *pasaje Drake*. Cumplían también las tareas de adiestrar a las tripulaciones en la zona, efectuar observaciones meteorológicas, oceanográficas, hidrográficas, glaciológicas, etc., y la de dar apoyo logístico al *Destacamento Naval Melchior*. Estos viajes invernales eran una verdadera odisea para estas naves de río, de poco calado y sin medios elementales para navegar zonas de hielo, aun las más débiles. Cumplieron sus tareas con hidalguía y alta capacidad, la

mayoría de las veces navegando en condiciones infrahumanas, sólo amparadas por la capacidad de sus tripulaciones y Dios protegiendo nuestro pabellón. Sus comandantes informaban que los *rastreadores* no eran aptos para ser enviados a la *Antártica*, pero seguían yendo. El *A.R.A. Spiro*, cruzando el *Drake* en agosto de 1947, roló en varias oportunidades hasta 44 grados, pero las palmas las ostenta el *A.R.A. Granville*, "que en la madrugada del día 12/XII/1947, cruzando el *Drake* de regreso a *Ushuaia* para servir de apoyo al avión *DC-4* del contraalmirante Portillo, un violento golpe de mar sacó al buque de su rumbo escorándolo hasta llegar a los 75°, tirando al timonel de la rueda y arrojando al piso a todo el personal apostado y a la dotación que se encontraba descansando". Y el día 13, a pesar de ello, estaba en su puesto prestando apoyo al avión naval que por primera vez cruzaría el *Círculo Polar Antártico*.

Perdón por la remanida frase, amable lector, pero realmente eran hombres de acero tripulando pequeños barquitos de hojalata. Quien escribe estas líneas navegó en los rastreadores, aunque no tuvo el honor de cruzar el *pasaje Drake* a bordo de uno de ellos.

Esa era la calidad de gente que tripulaba nuestros buques y aeronaves en la conquista antártica, la que ahora se siente frustrada por falta de planes y elementos para cumplir su tarea fundamental. **defender nuestra soberanía en el mar**. Sus nombres nunca salieron en los diarios o revistas, pero los que amamos y conocemos el mar admiraremos siempre su comportamiento y carácter de hierro. Recordemos eternamente a los queridos "rastras" y sus magníficas tripulaciones. Es un lujo que podemos permitirnos los argentinos.

El *Destacamento Naval Decepción\**, en la *bahía 1º de Mayo*, fue oficialmente inaugurado el día 25/I/1948.

Durante la Campaña Antártica 1950/1951 la Armada colaboró con apoyo meteorológico y asistencia cercana del *remolcador A.R.A. Sanavirón* al buque de transporte *Santa Micaela*, donde estaba embarcada la llamada *Expedición Científica a la Antártica Argentina*, del Ejército, a cargo del en ese entonces coronel **D. Hernán Pujato**. El *A.R.A. Sanavirón*, en *bahía Dallman*, se colocó una milla a proa del transporte y luego a 300 metros al llegar a las cercanías de *bahía Margarita*, a la que entraron con medio grillete a la pendura y su lancha hidrográfica 100 metros a proa, y el *Santa Micaela* sólo 300 metros a popa. Encontraron un lugar de 23 brazas y allí fondeó el transporte, a barbas de gato. Un temporal del SW de más de 100 Km/h obligó al remolcador a aconcharse al transporte, que garreaba, y con media máquina adelante ambos buques pudieron aguantar el temporal, que en cuanto calmó permitió iniciar la descarga del destacamento a construir sobre el *islotte Barry\** del grupo *Debenham*. Se trabajó sin descanso alguno para ningún hombre, pues sólo la lancha hidrográfica estaba dedicada a sondear y levantar cuarterones de la zona. La *Base General San Martín* fue inaugurada ofi-

cialmente el día 21/III/1951 y quedó a cargo de su jefe, el coronel D. Hernán Pujato, y fue en ese entonces la más austral de las argentinas.

Con buen pronóstico el día 26 ambos buques zarparon al N, siempre el *remolcador* sondando a proa y con medio grillete a la pendura al salir de la *bahía*. Al quedar libres de hielos peligrosos, el *Santa Micaela*, a cargo del capitán Farell, puso proa al *cabo de Hornos* y el *A.R.A. Sencuvirón* se dirigió a *bahía Dallman* a continuar con su extenso plan de tareas.

El Observatorio Meteorológico en *las Islas Orcadas del Sur*, operado desde el 22/II/1904 por el Servicio Meteorológico Nacional, en virtud de un Decreto del Poder Ejecutivo de fecha 3/III/1951 fue transferido al Servicio de Meteorología Marítima dependiente del Ministerio de Marina.

El avión de reconocimiento y aerofotogrametría *Grumman-Goose 3-P-25*, llevado a bordo del *transporte A.R.A. Bahía Buen Suceso* y piloteado por los aviadores navales tenientes de fragata D. Halfdan Hansen y teniente de corbeta D. Jorge E. Collet, voló la temporada 1950-1951 más de 6000 millas, destacándose el vuelo aerofotogramétrico entre el *Destacamento Naval Melchior* y la *Base General San Martín* realizado el 29/III/1951, donde acuatizaron y luego regresaron el mismo día fotografiando de nuevo todas las *islas y costas* entre estos dos puntos.

La Armada inauguró también el *Destacamento Naval Almirante Brown* en *punta Proa\**, sobre la *península antártica*, el día 6/IV/1951.

El año siguiente, durante la campaña 1951/1952, la Aviación Naval se hizo presente con dos aviones *Catalina*, el 3-P-5 y el 2-P-3, y llevó embarcados los aviones *Grumman Goose 2-P-20* y *2-P-21*, comandados por el teniente de fragata Aviador Naval D. Arturo D. Ambrosini, quien realizó numerosos vuelos de reconocimiento y aerofotogrametría siguiendo los planes del SHN. Y fue durante este 1951, precisamente el 19/XII/1951, que la FAA cumplió la **Operación Enlace**, cuando un avión cuatrimotor *Avro Lincoln* matrícula *LV-ZEL*, bautizado *Cruz del Sur*, despegó de *Río Gallegos* a las 0922 horas y luego de sobrevolar la *Base General San Martín* y arrojar sobre ella viveres, medicamentos, equipos, correspondencia, diarios y revistas, continuó vuelo hasta  $\phi = 70^\circ$  S y emprendió entonces el regreso al N, aterrizando en su aeródromo de despegue a las 2144 horas, luego de un vuelo de 12 horas y 22 minutos. Su comandante fue el vicecomodoro Gustavo A. Marambio, jefe entonces del Grupo de Tareas Antárticas.

La *Estación Aeronaval Petrel\**, en la *isla Dundee\**, fue inaugurado el 18/I/1952. Era una excelente pista auxiliar que se pensaba desarrollar en el futuro, y que ya había sido utilizada por el millonario norteamericano Lincoln Ellsworth en sus vuelos de 1935. La demarcación de su nueva pista fue efectuada por el teniente de fragata A.N. D. Arturo D. Ambrosini, comandante del grupo aéreo embarcado.

Aunque no es agradable recordar el tema, que está además fuera del alcance que se pretende dar a este trabajo, no podemos dejar de recordar un incidente ocurrido en *Bahía Esperanza*\* mientras personal del Grupo de Tareas Antárticas se dedicaba desde hacía ya varios días a la construcción del nuevo *Destacamento*: el día 30/I/1952 arribó a esa bahía el buque inglés *John Biscoe*, bajo el mando del capitán William Johnston, que sin prestar la menor atención ni acatar las observaciones orales y escritas del Comandante del Grupo de Tareas Antárticas, capitán de fragata D. Emilio L. Díaz, procedió a desembarcar material para erigir *otra base*. Ante ello y sin hesitar un segundo, el capitán Díaz ordenó al teniente de corbeta D. Isidoro Paradelo, comandante de las Fuerzas Navales destacadas en tierra en ese momento, que impidiera el desembarco por la fuerza. Ni lerdo ni perezoso el teniente Paradelo disparó una generosa ráfaga de advertencia, lo que motivó que los ingleses reconsiderasen su actitud y decidieran de inmediato regresar a bordo. Hidalgamente, nuestros hombres llevaron más tarde al buque inglés el pabellón y el material abandonado en el apuro, lo que fue debidamente apreciado por los hombres del *John Biscoe*. Por suerte, este incidente armado no pasó a mayores. Terminada la construcción del *Destacamento*, fue puesto en servicio el 31/III/1952, siendo su primer Comandante el teniente de fragata D. Luis M. Casanova.

Y ahora pasemos a los vuelos de esas atareadisimas semanas.

El día 7/II/1952, dos aviones navales *Catalina*, el 3-P-5 y el 2-P-3, despegaron con ruedas desde el aeródromo de *Río Grande*\*, en *Tierra del Fuego*, con buen apoyo meteorológico y radiotelegráfico, y después de un vuelo tranquilo de 5 horas y 15 minutos amerizaron impecablemente en la *isla Decepción*, amarrando los aviones a dos boyones ad-hoc colocados con más buena voluntad que oficio por el personal del *Destacamento* y el *remolcador A.R.A. Sanaviron*, allí fondeado, porque al primer viento de gran intensidad se rompieron las amarras y terminaron ambos aviones sobre la costa, por suerte sin consecuencias.

El día 10/II/1952 volvieron a despegar de regreso a *Río Grande*, donde luego de reaprovisionarse de combustible siguieron viaje al norte llegando a *Buenos Aires* el mismo día al atardecer, uniendo por primera vez el *continente blanco* con nuestra ciudad capital.

Es fundamental recordar aquí que durante el año 1951 estos dos anfibios habían sido especialmente preparados en la BAPI para realizar un vuelo hasta el *Polo Geográfico Sur*. Uno de sus pilotos sería el entonces teniente de navío aviador naval D. Hermes J. Quijada, que en 1962 y ya como capitán de fragata comandó el vuelo de nuestra Aviación Naval a Latitud 90°S.

La segunda operación se inició pocos días después que la anterior. Con la misma derrota amerizaron en *Puerto Foster*\* el 2/III/1952, aunque con serios problemas en uno de los motores del 3-P-5. Pero dado que el Grupo de Tareas Antárticas esta-



ba abocado a la evacuación de la *Base General San Martín*\* del Ejército en bahía *Margarita*\*, con inmejorables condiciones meteorológicas el día siguiente 3/III el 2-P-3 despegó con destino a bahía *Margarita*. Recaló primero en *Melchior* y siguió luego al S, pero la gran cantidad de escombros encontrados le impidieron amerizar, de modo que siguió volando hasta alcanzar los 69° S y entonces emprendió el regreso. Tanto al sobrevolar *Melchior* como *San Martín*, fueron saludados por ondulantes pabellones argentinos y los pañuelos blancos de ambas dotaciones. A las 1900 horas amerizó en *Decepción*; y el día 6/III, ya reparado el motor del 3-P-5, en horas del mediodía despegaron en perfecta formación nuevamente rumbo al continente. Perdiendo algo de altura sobre las aguas del *Drake* tomaron contacto visual con la *fragata A.R.A. Heroína*, de apoyo meteorológico y radioeléctrico, aterrizando de nuevo en *Río Grande* a las 1630 horas, finalizando exitosamente otro vuelo más del componente aéreo de la Armada. Esta **Operación Lobo** estuvo bajo el comando del capitán de fragata aviador naval D. Pedro E. Iraolagoitia, y las tripulaciones de ambos *Catalina* estuvieron constituidas por:

#### AVION CATALINA 3-P-5:

Capitán de corbeta	D. Edgardo S. Andrew
Teniente de fragata	D. Halfdan Hansen
Teniente de corbeta	D. Alfredo Martínez Magaña
Teniente de corbeta	D. Néstor Díaz Quijano
Suboficial	D. José Parisi
Suboficial	D. Basilio Dignani

#### AVION CATALINA 2-P-3:

Teniente de navio	D. Guillermo J. Campbell (1er. vuelo)
Teniente de fragata	D. Guillermo H. Ferreyra (2do. vuelo)
Teniente de corbeta	D. Roque Berteá
Teniente de corbeta	D. Edmundo A. Grimaux
Suboficial	D. Wilfredo Ciarallo
Cabo Mayor	D. Héctor Pugliese
Cabo Mayor	D. Guillermo Careglio

La *fragata A.R.A. Heroína* no solamente había sido designada para prestar apoyo a los aviones navales que operaban desde el continente, **Operación Lobo**, sino también para dar apoyo a los aviones de la Fuerza Aérea Argentina que sobrevolarían la *Antártida*, **Plan Progreso**. Debía prestar ayuda meteorológica, de auxilio y rescate, emisión de señales radioeléctricas en baja frecuencia (gonio), y también brindar posición con su radar de detección temprana a los aviones que volaran dentro de su radio de acción.

El día 28/II/1952 a 0956 horas informó el *Avro Lincoln* "Cruz del Sur" haber despegado desde *Río Gallegos*\* y la *fragata* comenzó sus meteoros horarios y sus emisiones de gonio, pero nunca tuvo al *Cruz del Sur* en pantalla. El avión llegó

hasta latitud 60° S, donde inició el regreso sin haber avistado tierra y a las 1752 horas aterrizó nuevamente en su aeródromo de despegue.

El día 1° de marzo el cuatrimotor inició su segunda penetración, llegando ahora hasta el *archipiélago Melchior* y aterrizando en *Río Gallegos* por la tarde sin novedad. Al día siguiente, la *fragata* estaba de nuevo en su posición prefijada, pero esta vez para prestar apoyo a los dos *Catalina* de la Aviación Naval, como comentáramos anteriormente.

El tercer intento de penetración de la Fuerza Aérea Argentina fue el 5 de marzo, pero esta vez con menos suerte, ya que por mal tiempo y antes de llegar a los 60° de latitud sur debió regresar. La *fragata* ofreció sus servicios de gonio, que no fueron aceptados por tener la situación clara, aunque posteriormente comunicó estar sobre el *cabo de Hornos* con averías en el compás, pidiendo se lo marcara con gonio y se lo buscara con el radar. Ante esta situación, la *Heroína* dio la alarma a *Río Grande* y *Río Gallegos*, a la vez que pedía un avión de auxilio y se largaba a toda máquina hacia el *cabo de Hornos*. Por fortuna, a las 1500 horas el avión informó estar sobre la *Isla de los Estados* y 2 horas más tarde aterrizado felizmente en *Río Gallegos*. Fue la *fragata A.R.A. Heroína* la que debió aguantar un mal tiempo persistente sobre el *paseje Drake* durante todo el tiempo que duraron los vuelos de alas argentinas sobre un mar considerado el más proceloso del mundo desde la época de los grandes veleros de velas cuadradas. La meteorología moderna es en nuestros días una enorme e imprescindible ayuda, a quien muchas veces se debe el éxito o el fracaso de una misión.

Dado que en la Campaña Antártica 1952-1953 se había previsto el apoyo que todas las unidades y destacamentos debían prestar a los aviones en vuelo en la zona, en enero de 1953 se realizó en *Ushuaia* una reunión donde se aclararon perfectamente todos los problemas relativos al tema.

La Fuerza Aérea Argentina inició los *sobrevuelos antárticos* del año 1953 con tres aeronaves *Avro Lincoln*: el **Cruz del Sur**, el B-021 y el B-025, que efectuaron varios sobrevuelos sobre la *península* en enero y febrero.

Como la *Base General San Martín* del Ejército no había sido relevada ni reabastecida debido a las condiciones glaciológicas singularmente adversas que persistían en la región, se decidió efectuar un vuelo con el *Avro Lincoln "Cruz del Sur"* de la FAA para que alcanzara *bahía Margarita* y lanzara sobre la *base* provisiones y otros elementos necesarios. El vuelo se inició desde *Río Gallegos* el 26 de marzo de 1953 a las 0734 horas, con excelente pronóstico meteorológico. Con todos los buques y destacamentos de la zona en escucha continua y emisiones radioeléctricas, a las 1430 horas lanzó una tonelada de carga sin inconvenientes y esa noche aterrizó de vuelta en *Río Gallegos*.

El B-021, antes de terminar el año, efectuó un último vuelo sobre las *islas Livingston* y *Decepción*.

Lenta y persistentemente la *República Argentina* iba consolidando su presencia en el *continente blanco*. Todos los años se inauguraban nuevos destacamentos y refugios, mientras que el grupo de científicos también iba aumentando en cada campaña. La 1953-1954, además de llevar dos aviones *Crumman-Goose*, incorporó dos *helicópteros S-55*, que tuvieron destacada actuación en el recambio de personal y aprovisionamiento de la *Base San Martín*, volando desde los transportes *A.R.A. Bahía Buen Suceso* y *A.R.A. Bahía Aguirre*, desde el borde del *pack cerrado*, a una distancia que osciló entre los 95 y 120 millas de la *Base* del Ejército. Esta operación fue otra real prueba de fuego para nuestros buques y aviadores, y también para el personal saliente y entrante de la *base*, dispuesta a sacrificar muchas comodidades con tal de mantenerla en servicio. Vale la pena recordar este relevo, amable lector:

La Armada Argentina trató de adquirir los helicópteros *S-55* en *Inglaterra*, pero el gobierno inglés informó que "no se acordaría licencia de exportación a esas unidades", razón por la cual debieron iniciarse tratativas directas con los EE.UU. para comprarlas. La temporada favorable se acercaba a pasos muy acelerados y todo debía hacerse la semana anterior. Fueron embarcados recién el 12 de diciembre de 1953 en el puerto de *New York* a bordo del buque de bandera argentina "*Río de la Plata*", que con personal de la Armada trabajando a bordo las 24 horas fueron aprendiendo los secretos de las nuevas máquinas, que recién el día 29 llegaron a *Buenos Aires*, donde se terminó de alistarlas, aprender a volarlas, conducir las en vuelo a *Ushuaia* y embarcarlas sin perder un instante a bordo del *A.R.A. Bahía Aguirre* y del *A.R.A. Punta Loyola*, que zarparon a la mayor brevedad para cruzar el *Drake* y llegar al *mar de Bellingshausen*, donde el hielo no permitía acercarse a la *Base* del Ejército en *bahía Margarita*. Volar al límite de su autonomía, prácticamente, sobrecargados, y sobre un *pack* con algunas lagunas o hielo pastoso que no permitía posarse en él, era sumamente arriesgado, casi ya en el límite de lo no aceptable, pero la *Base* debía ser relevada y se llegó a una solución de compromiso: se la evacuaría totalmente y sólo quedaría una dotación reducida conformada por su Jefe, el médico, un radio-operador y un maquinista. Regresaron 20 hombres y 30 perros, con un grupo extra de cachorros que nunca fue contabilizado oficialmente. Se les proveyó 3,6 ton de víveres y abastecimientos, y hasta un generador "Onan" naftero de 370 Kg.

Todo el cambio exigió más de 53 horas de vuelo con varias situaciones meteorológicas comprometidas, pues los dos transportes recién se retiraron hacia el norte el 12/III, cuando las formaciones de hielo joven dejaron de ser tales y empezaron a consolidarse con la llegada del invierno.

El *S-55 Hg-1* operó desde el *Bahía Buen Suceso* desde el 28/I al 20/III, a cargo de los tenientes de navío D. Eduardo A. Estivariz y D. Carlos J. Fraguio; y el *Hg-2*, operando desde el *Bahía Aguirre* entre el 25/I y el 24/III a cargo de los tenientes de navío D. Víctor J. Cédola y D. Halfdam Hansen.

Nunca supimos la causa de la decisión del gobierno inglés de negarnos la venta de los dos S-55; pero el amable lector verá más adelante los salvamentos efectuados por personal de la Armada Argentina a súbditos ingleses en medio del invierno, dando muestras de solidaridad y Humanidad.

El 29/XI/1954 arribó al país procedente de Alemania nuestro primer *rompehielos*, el A.R.A. "General San Martín", donde de inmediato embarcó la *Expedición Polar Argentina* comandada por el general de división D. Hernán Pujato, a quien se debía transportar al fondo del *mar de Weddell* para allí levantar la *Base General Belgrano*. En buenas manos, el *rompehielos* resultó un arma formidable: su comandante era el capitán de fragata D. Luis T. de Villalobos y el comandante de la Campaña Antártica el capitán de navío D. **Alicio E. Ogara**, ambos jefes de sólidos conocimientos del teatro de operaciones. El 3/I/1955 el *rompehielos ARA General San Martín* desembarcó en la *barrera de Filchner* al avión *Cessna 180* con las siglas IAA (Instituto Antártico Argentino), con el que Pujato y su piloto sargento Julio Germán Muñoz efectuaron el día 9/I un primer vuelo hasta los 77°55' S. El 18/I/1955, a 5 millas del borde de la *barrera\**, se inauguró la llamante **Base General Belgrano**. Con ese avión, al que se agregó en el mes de diciembre del mismo año el *DHC-2 Beaver*, el general Pujato efectuó numerosos vuelos de reconocimiento al E, S y SW de la *Base*, descubriendo una gran cantidad de accidentes geográficos entre los que debemos recordar: *planicie San Lorenzo*, *montañas Rufino*, *cordillera Los Memucos*, *glaciares Sargento Cabral* y *Ejército Argentino*, *cordillera Santa Teresita*, *cordillera Diamante*, *picos Santa Fe*, *Buenos Aires* y *San Rafael*, *minataks Entre Ríos*, etc., que fueron informados al IAA y al IGM, pero que desgraciadamente no figuran en las cartas actuales. Posiblemente la falta de contacto entre la *base británica Shackleton* y la *argentina General Belgrano* no permitió el intercambio de informaciones y todos estos accidentes fueron *redescubiertos* por los británicos y bautizados de nuevo. El 28/XI/1956, alrededor de los 83°10' S capotó el *Cessna 180*, por suerte sin daños para sus tripulantes, que fueron socorridos por el *Beaver IAA 101*. El 31/XII/1956 el capitán de navío de la reserva norteamericana Finn Ronne visitó la *base argentina* y el general Pujato le entregó copia de todos sus nuevos avistajes. Ya volveremos más adelante sobre este particular, que mucho nos interesa.

El A.R.A. *San Martín*, al abandonar la zona del fondo del *Weddell*, cumplió luego misiones en las *islas Sandwich del Sur* y *Orcadas del Sur*, y se dirigió finalmente a *bahía Margarita*, regresando a *Buenos Aires* el 18/III/1955. No podría haber tenido mejor bautismo antártico nuestro primer *rompehielos*, que también llevaba a bordo un *helicóptero S-55* multipropósito.

En la campaña del año siguiente, 1955-1956, un anfibio *Catalina 2-P-10* evacuó un enfermo volando desde la *base Comandante Espora* hasta la *bahía Lema\**, y en la campaña 56-57 otros 2 *Catalina* volvieron a cruzar el *Drake* y acuatizaron

en Puerto Foster, y uno de ellos, el 2-P-, realizó además un vuelo de fotogrametría hasta *bahía Margarita*. Es de recordar también que durante esta temporada favorable el *rompehielos norteamericano Staten Island* y el *transporte Wyandot* construyeron la *Estación Científica Ellsworth\**, en el fondo del *mar de Weddell*, a pocas millas de la costa. Estuvo embarcado como Observador Argentino en esa *Operación Deepfreeze II* el capitán de corbeta D. Daniel Canova.

Desde el 18 de enero de 1912, cuando el capitán Robert F. Scott y sus 4 compañeros arribaron al *Polo Geográfico Sur* para enterarse que el noruego Roald Amundsen lo había hecho ya un mes antes, nadie había hollado ese suelo hasta el 31 de octubre de 1956, cuando el contralmirante George J. Dufek y otros 6 camaradas descendieron de un venerable **Douglas R4D Skytrain** equipado con esquis, el avión más viejo de todos los que poseía la U.S.Navy. Habían llegado desde la *somera McMurdo*, sobre el *mar de Ross*. El contralmirante George Dufek estaba a cargo de la Fuerza de Tareas 43 y había venido a inspeccionar el lugar donde pensaban levantar una *base* para cumplir los planes del Año Geofísico Internacional. La temperatura en el lugar era en esos momentos de  $-50^{\circ}\text{C}$  y muy pronto notaron todos que se les estaban congelando las orejas, las narices y las mejillas, pues el leve viento de 10 Nds que soplaba en ese momento era suficiente para ello.

Los motores habían quedado en funcionamiento, por supuesto, mientras tomaban alturas de Sol para determinar con la mayor exactitud posible la posición del lugar y dejarla señalada para los futuros vuelos y lanzamientos de materiales para construir la *Estación Polo Sur*. Solo estuvieron 49 minutos antes de abordar de nuevo el avión. Su piloto, el capitán de corbeta Conrad S. Shinn, tuvo que usar todos los 15 "jatos" adosados al vientre del avión para despegar los esquis primero y tener velocidad después para elevar el "*Que será, será*", como fuera bautizado por su tripulación el DC-3 recordando una canción muy de moda en esa época y que Doris Day hiciera cantar a todo el mundo. ¿Quién no estaba enamorado de esa linda rubia en aquellos años, amable lector de mi época?

El origen de los Años Polares Internacionales realizados en los años 1882-1883 y 1923-1933 en el *Ártico*, fue una idea presentada en 1875 por un oficial de la marina austrohúngara, el teniente Carl Weyprecht, que impulsó el estudio conjunto de los fenómenos geofísicos polares. En 1950 el Dr. L. V. Berkner, de los EE.UU., sugirió la realización de un tercer año polar, y de allí nació la base de un **Año Geofísico Internacional**, que iría a desarrollarse entre el 1<sup>o</sup>/VII/1957 y el 31XII/1958. Doce de los países participantes del A.G.I. decidieron colaborar en la ejecución de un ambicioso plan de investigaciones antárticas: esos doce países iniciales fueron *Argentina, Australia, Bélgica, Chile, Estados Unidos de América, Francia, Inglaterra, Japón, Noruega, Nueva Zelanda, Unión Soviética y Unión Sudafricana*. Con el tiempo se iban sumando muchas otras naciones que nunca

tuvieron nada que ver con la región, pero que comprendieron su enorme importancia y no quisieron perder seguros dividendos en el futuro.

Es importante señalar que se había establecido fehacientemente que los objetivos eran de carácter científico exclusivamente, como ha quedado reflejado en una resolución aprobada por el Comité el 10 de julio de 1955. La construcción de una *base norteamericana* en el *Polo Geográfico* y otra rusa en el *Polo de Inaccesibilidad* dan prueba del esfuerzo realizado. Al día de hoy se sigue trabajando cada vez con mayor intensidad en ese *continente*, y el fruto de dichos trabajos vale lo que el mundo está aprendiendo de los descubrimientos científicos que día a día se van acumulando para bien de la Humanidad.

Al flamante *rompehielos* le encomendaron la tarea de realizar una **Campaña Invernal** y el 18/VII/1957 zarpó de *Buenos Aires*. El *pasaje Drake* no quiso ser olvidado y le hizo rolar en repetidas ocasiones hasta 65° a cada banda y no le permitió tampoco acercarse a las *islas Shetland* más allá de 62° S y 63° W. ¡Y pensar que los *rastreadores* tuvieron que afrontar estas aguas años atrás! Los vuelos, apoyados siempre con buques en el *pasaje Drake* y todas las *bases* en alerta meteorológico, continuaban sucediéndose sin descanso. Durante la *Operación Deepfreeze III*, en la campaña favorable 1957-1958; quien escribe este libro cumplió tareas de Observador Argentino en dicha operación, navegando a bordo del transporte *USN Wyandot (AKA-92)* y el *rompehielos Westwind (WAGB-281)*, que tuvieron por misión fundamental el recambio y aprovisionamiento de la *Estación Científica Ellsworth*.

Fue durante la campaña 1957/58 que otro avión argentino, un *anfíbio Martin Mariner PBM* característica 2-P-22, realizó varios cruces del *Drake*, uniendo en uno de ellos en vuelo directo la ciudad de *Buenos Aires* con la *isla Decepción*: despegó a las 0550 horas del día 19/XII/1957 y amerizó en *Decepción* a las 1830 del mismo día. Por primera vez se unía nuestra ciudad capital con el *continente antártico*, y ese honor le perteneció a una unidad de nuestra Aviación Naval. Sus pilotos fueron el capitán de corbeta AN D. Justiniano Martínez Achával y el teniente de navío AN D. Edmundo Acuña, a quien lo volveremos a tener volando en un *DC-4* el *Drake* y la *península antártica* en nuestro Vuelo al Polo Sur en 1961-1962.

También durante esta campaña 1957-1958 la Armada Argentina realizó el primer viaje de turismo al *continente blanco* a bordo del transporte *A.R.A. Les Eclaireurs*.

Después de arribar Amundsen al *Polo Geográfico Sur* en 1911, y haber llegado el mismo a 97 millas de esa meta tan codiciada en 1909, Sir Ernest H. Shackleton dijo al mundo que la única aventura que no se había cumplido todavía era el cruce del continente antártico, desde el *mar de Weddell* al *mar de Ross*, como lo anunciara públicamente ya en 1913 y se dedicara desde ese momento a organizarlo.

Ya hemos visto que no pudo cumplir sus planes y las hazañas del *Endurance* y del *James Caird* han quedado para siempre en la historia de la navegación y de los enamorados del mar.

El inglés Dr. **Vivian E. Fuchs** (geólogo) también pensó en este desafío mientras estaba en la *isla Stonington* en *bahía Margarita* en 1949, aunque recién a comienzos de 1955 comenzó a tomar forma su **Expedición Trans-Antártica de la Comunidad Británica de Naciones**, de la que también formarían parte *Australia*, *Nueva Zelanda* y *Sudáfrica*.

Su idea era iniciar el cruce desde lo más al Sur que le fuera posible en el *mar de Weddell*, mientras otro grupo partiría desde el *mar de Ross* señalizando la ruta y dejando alimentos y combustibles hasta el *Polo*. Por supuesto que los medios a su disposición y la configuración de la travesía no era la misma que el "Patrón" pensaba llevar a cabo, pero los británicos deseaban ser los primeros en efectuar este cruce aunque de manera mucho menos problemática.

Los planes básicos fueron acordados: Fuchs partiría desde la *barrera de Filchner* hasta el *Polo*, y desde allí seguiría la ruta balizada por el neozelandés **Edmund Hillary**, vencedor del *Everest* el 29/V/1953 en compañía del montañista nepalés Tenzing Norgay.

Como veremos, el apoyo aéreo con que contaron los dos grupos fue fundamental, aunque sólo fuese provisto por aviones monomotores que operaron muchas de las veces casi al límite de su autonomía.

El buque *Theron* zarpó de *Inglaterra* el 14/XI/1955. Cargó agua y combustibles en *Grytviken*\* y luego de una dura lucha contra los *hielos* llegó a la *bahía Vashel*\* y el 30/V/1956 comenzó el desembarco, que les ocasionó también muchos dolores de cabeza y pérdida de algunos materiales. La *base* se llamaría *Shackleton*\*, por supuesto, y los tractores y aviones fueron desembarcados y puestos a trabajar buscando hielo sólido y haciendo vuelos de observación de la ruta al S desde esa zona. Debo aclarar que esta zona ya había sido explorada y volada por el Ejército Argentino, y que nuestro amigo el capitán de navío USNR Finn Ronne, en la página 31 de su libro *ANTARCTIC COMMAND*, The BOBBS-MERRILL Company, Inc. New York-USA-1961, deja claro "que los avistajes o descubrimientos de Fuchs y también de aviones norteamericanos, ya habían sido realizados por el entonces general de división D. Hernán Pujato, primer jefe de la *Base Belgrano*\*\*". En el mapa de este libro figuran los nombres argentinos. Mas adelante volveremos sobre el tema.

El desembarco fue finalizado, aunque la construcción de la *Base* fue muy lenta y los 8 hombres del grupo de avanzada tuvieron que vivir en carpas. El 7/II Fuchs regresó a *Inglaterra* a seguir dando forma a su expedición. Los 24 perros fueron llevados a la *base* el 24/III, aunque perdieron un tractor, 300 tambores de combustible, todo el carbón, etc., porque el *pie de hielo* donde lo habían dejado inicialmente salió a navegar durante un fuerte *temporal*. En junio soportaron vientos de

70 Nds y en agosto la temperatura bajó a  $-52^{\circ}\text{C}$ , cuando terminaron de construir la *Base*. El sol retornó el 23/VIII, cuando estaban completando las instalaciones, y fueron a cazar focas para alimentar bien a los perros y también comenzaron a entrenarlos a tirar de los trineos y colocar el primer depósito de viveres y combustibles a 43 millas de la *base*. También llegaron a los montes que avistaron al SE y los bautizaron *Theron* (llamados antes *Rufino* por Pujato). El 31/XII/1956 recibieron la visita de los capitanes MacDonald y Finn Ronne, de la marina estadounidense, que a bordo del rompehielos *Staten Island* y el transporte *Wyandot* se dirigían a un lugar cercano al SW de *Shackleton* a construir la *base Ellsworth* en cumplimiento de los planes del Año Geofísico Internacional.

En Inglaterra Fuchs seguía armando el grueso de la expedición. Cargaron todo a bordo del recién construido buque polar danés *Magga Dan* y zarparon el 15/XI/1956. Llegaron a la *base Halley Bay* el 4/I/1957 y comenzaron a descargar todos los elementos que traían para esa *base* de la Sociedad Real. Bajaron también el avión *Otter*, le colocaron sus esquís y comenzaron los vuelos de exploración y efectuaron una visita a la *base Shackleton*. El 13/I a la tarde llegó el buque a esa *base* y comenzaron la descarga recordando lo que les había pasado el año anterior por dejar elementos sobre el *pie de hielo* en lugar de llevar todo de inmediato lejos de la costa.

Por su parte, Hillary estaba en *Nueva Zelanda* preparando también su travesía y luchando con el eterno problema de obtener fondos o donaciones, que por suerte las hubo en abundancia. El montañista no se consideraba de ninguna forma un mero auxiliar de Fuchs, sino el jefe de un grupo neozelandés que iría a su sector antártico a efectuar trabajos en sus dependencias del *mar de Ross* y de paso apoyar a otro explorador de la *Comunidad Británica*. Desde un principio congregó a toda su gente y perros en el *glaciar Tasmán*, en su patria, donde entrenó, estudió y comprobó a conciencia los elementos que llevaría a la *Antártida*.

El 21/XII/1956 zarparon a bordo del *Endeavour*, de la Armada de *Nueva Zelanda*. Soportaron varios fuertes temporales y entraron a la *sonda McMurdo* ayudados por el rompehielos norteamericano *USS Glacier*, que les facilitó también un helicóptero para reconocer la zona. El 6/I/1957 comenzaron a desembarcar los perros, 4 tractores, trineos, provisiones, combustibles, etc. La idea inicial era levantar la *base* en *punta Butter*<sup>\*</sup>, pero pronto se dieron cuenta que llevar la carga a ese punto para estar más cerca de la boca del *glaciar Ferrar*<sup>\*</sup>, por donde pensaban subir a la meseta, sería algo descabellado, por lo inestable del hielo en esa zona. Dieron otra vuelta en helicóptero cedido por el contralmirante Dufek, comandante de la Fuerza de Tareas Norteamericanas, y Hillary decidió construir la *Base Scott* en *punta Pram*, a 1½ millas al NE de *cabo Armitage*<sup>\*</sup>, extremo sur de la *isla Ross*<sup>\*</sup>, cerca de la *base* de los estadounidenses, que les proporcionarían ayuda en muchas ocasiones.

El 9/I comenzaron a nivelar el lugar de la construcción y el *Endeavour* fue a bus-





*31/XII/1956. Base General Bolgrano. Visita del CN USNR Fim Romme al general de división D. Hernán Pujato.*

car los elementos que estaban sobre la *harrera* o ya cerca de *punta Butter*. Los informes sobre el *glaciar Ferrar*\* eran descorazonadores, pero el 14 el *Beaver* ya estaba operativo y lo fueron a estudiar con más cuidado: era imposible intentar subir por allí, de modo que fueron a estudiar el *glaciar Skelton*\*, unas millas más al S, y lo encontraron aceptable. Llevaron al pie de este *glaciar* trineos y perros el día 27, para señalar la ruta de ascenso. Una semana después la *cabaña* estaba casi terminada y los generadores eléctricos operativos. Los trineos llegaron a la *meseta* a 2.440m el día 8/II y con el avión *Auster*, ya también operativo, comenzaron a levantar los *Depositos Skelton*\* al pie del *glaciar* y el *Meseta*\* sobre el *plató*. El 22/II zarpo el buque de regreso y para probar la confiabilidad de los pequeños tractores *Ferguson* repitieron el viaje de Cherry-Garrard, Wilson y Bowers al *cabo Crozier*. Hicieron todo el viaje en una semana y en base a esa experiencia modificaron varios elementos de los tractores. Visitaron también la *cabaña* de Scott en *cabo Evans*\* y la encontraron en estado deplorable, de total abandono y suciedad. Dice Hillary que "era un pobre recuerdo de un gran hombre". Por suerte, la tripulación del *Endeavour* la limpió y dejó en condiciones el verano siguiente.

Mientras tanto, en *Shackleton* estaban con la tarea fundamental de levantar la *base auxiliar* a unas 260 millas al S, para zafar toda la zona de grietas al W de las montañas avistadas. Recién el 20/I pudieron hacer un vuelo de reconocimiento, complementado con los viajes en trineos, y decidieron que la *base auxiliar* se llamaría *South Ice*\*, estaría a 1.350m de altura y unas 6 millas al SW de los *mmataks* (*Entre Rios*) avistados. Llevaron viveres y combustibles, construyeron un pequeño refugio, lo tripularon, y el 25/III suspendieron los vuelos por mal tiempo y comenzaron a prepararse para el segundo invierno.

El primer contacto radio con la *base Scott* lo hicieron el 18/II y con el *Polo Sur* recién el 15/IV, y al día siguiente con la BBC. Construyeron nuevos caniles, pues los viejos llegaban a los 60 Nds y la temperatura descendió hasta los -47°C. El 21 celebraron el Día de Mitad del Invierno y contactaron por radio con *South Ice*, que también lo estaba celebrando.

En la *base Scott*\* soportaron igualmente vientos de 79 Nds, pero seguían cumpliendo todo el complejo programa científico planeado. En el garaje seguían alistando los *Ferguson*, que eran la base de la travesía, y el pequeño *weasel* (*comadreja*), otro vehículo a orugas de origen norteamericano. Los trineos también fueron recorridos y reforzados, y se les cambiaron los patines de acero por otros de "tufnol", un material plástico de muy bajo coeficiente de fricción. Una vez por semana había una conferencia o charla en la *base*, de temas tan diversos como "Lidia de toros en Méjico" a "Cómo construir un telescopio reflector de 20 cm". Para la llegada del verano organizaron 3 grupos de trabajo: Hillary iría con 3 hombres en el *Grupo Tractor*, llevando los 3 tractores *Ferguson* y el *weasel*, con suficiente combustible como para llegar al *Deposito 480*, por lo menos. Los otros dos grupos irían a reconocer la *Tierra de Victoria* uno, y establecer los

*Depósitos 480 y 700 el otro.*

Fuchs por su parte planificaba que todos los grupos estuviesen de regreso a la *Base* el 22/X para iniciar la travesía el 14/XI, pero el mal tiempo y un problema de enfermedad del médico de *Halley Bay* le modificaron bastante todos sus planes. Quiero mencionar aquí la equivalencia de nombres de algunos de los accidentes geográficos avistados por los argentinos (general D. Hernán Pujato) antes que los ingleses: *Montes Rufino* - *Montes Theron*; *Glaciar Sargento Cabral* - *Glaciar Slessor*; *Cordillera Los Memcos* - *Cordillera Shackleton*; *Glaciar Falucho* - *Glaciar Recovery*; y *Nunataks Entre Ríos* - *Nunataks Whicherway*. Ya comentamos antes este tema, pero creemos que nuestro país no efectuó a tiempo los informes reglamentarios y nuestros avistajes no figuran internacionalmente.

Recién en la tarde del 8/X/1957 pudieron al fin comenzar la travesía desde *Shackleton*. La ruta a *South Ice* (Hielo Sur) con vehículos pesados arrastrando mucha carga era un serio problema para Fuchs, pues los *puentes de hielo* no aguantaban y a cada momento aparecían *grietas* que podían tragar todo el vehículo y su trineo a la rastra. Había iniciado la travesía con 10 hombres y 6 vehículos, pero el *weasel* sufría mucho con los *saxstrugis*, mientras los *snocat*, con sus 4 pontones articulados independientes, avanzaban como acorazados en el mar. El día 28/X, calculado de llegada a la *base auxiliar*, estaban todavía a 130 millas en medio de *grietas* peligrosas que le obligaban a avanzar con los vehículos en cordadas, lo que dificultaba enormemente la marcha y la velocidad a veces no era mayor de 2 Nds. Había días en que solo recorrieron 2 millas. El 30/X el *weasel* en que iba Fuchs abriendo la marcha se paró para siempre y debieron abandonarlo. Era evidente que la ruta elegida NO había sido la más conveniente, pues saliendo de puntos muy cercanos entre sí, tanto las expediciones argentinas del coronel Leal como la del teniente coronel Figueroa tuvieron muchos menos problemas, ¿o eran más eficientes los hombres que salieron adelante para marcar la ruta en esa zona tan difícil?

El 10 avistaron los *nunataks Whicherway*\* (*Entre Ríos*) y el día 13/XI/1957, luego de 37 días y 348 millas de pésimo terreno llegaron a *South Ice*. Volaron de regreso a *Shackleton* en 2½ horas y 9 días después comenzarían todo de nuevo, con terreno conocido por delante. Enviaron al *avión Otter* hasta latitud 84°S para reconocer la ruta.

En la *base Scott*, mientras tanto, a principios de septiembre iniciaron sus tareas los grupos de travesía y reconocimiento de la zona, que en la última semana del mes ya estaban de vuelta con todas las faenas cumplidas. La mejor enseñanza que les dejó el *Grupo Tractor* fue la técnica empleada para reducir a un mínimo el tiempo empleado por las mañanas para ponerlos en marcha y en la noche pararlos y dejarlos en condiciones para iniciar la próxima etapa. También completaron las modificaciones que le hicieron al *cabús* (furgón de cola), pues lo montaron sobre un trineo y pusieron allí todos los equipos de radio y científicos

que llevaban, en un ambiente seguro y calefaccionado donde hasta se podía dormir como un ser humano normal.

El día 14/X/1957 a las 1630 horas pusieron en marcha los 4 vehículos, engancharon los trineos y comenzaron a alejarse de la *Base*. La nieve blanda no les era propicia y el primer día sólo recorrieron 5,6 millas, pero ya 20 el segundo. La carga era muy grande, y la descarga de 8 tambores de combustible les permitió andar 26 millas y el día 20 a las 1900 horas llegar al *Depósito Skelton\**, a 156 millas del punto de partida. El 22 Miller y Marsh se alejaron con sus perros subiendo el *glaciar* para ir señalando la mejor ruta y al rato los siguieron los tractores, pero el 24 debieron parar porque un completo *whiteout* (*emblanquecimiento*) primero y una espantosa *nevisca* del NW después no les permitía continuar. Dos días más tarde continuaron la marcha y el 28 llegaron a la *meseta* alcanzando el *nevero Skelton\**, a 1.524m de altura. El 31/X y con los vehículos en buenas condiciones llegaron al *Depósito Meseta\**, ya a 2.500m de altura y a 252 millas del punto de partida. En ese punto tenían 18 tambores de combustible, kerosene y provisiones para cubrir todas las operaciones del verano. Decidió Hillary que el *Beaver* siguiese volando trayendo material para él y para Fuchs, pues la altitud y las condiciones de nieve comenzaban a originar un mayor consumo de combustible que el calculado: el *weasel* arrastraba 5 ton, pero los 3 *Ferguson* sólo 6 en conjunto. Tomaron una ruta más al W y el 25 llegaron a una zona donde podía anevizar el avión sin peligro y decidió que ese era el lugar para levantar el *Depósito 480\**, a 182 millas del *Depósito Meseta\**.

Aprovecharon el mal tiempo para revisar todos los vehículos y efectuarles el mantenimiento adecuado. El 28/XI arribaron los 4 equipos de perros y al día siguiente el *Beaver*, que con el SARAH no tuvo problema en localizarlos. El buen tiempo debía ser aprovechado hasta el último segundo y el 1º/XII volvieron a salir Miller y Marsh con sus perros y poca carga a reconocer la ruta para el siguiente *Depósito 700*. El 6 llegó el *Beaver* con la última carga y al poco tiempo emprendieron la marcha hacia el S, pero el *weasel* empezó a sentir todo el trabajo que estaba efectuando, pues en 2 días habían cubierto 81 millas, de modo que decidieron establecer el *Depósito Medio Camino\** en  $\phi = 81^{\circ}30' S$ . Pocos días después el *weasel* rompió el cojinete de empuje del diferencial y quedó definitivamente a un costado de la ruta, siguiendo sólo con los 3 nobles *Ferguson*.

El 15 se encontraron con los dos trineos de avanzada que tan buen trabajo estaban haciendo, y levantaron allí el *Depósito 700\**. Ya terminada su asistencia, Miller y Marsh y sus equipos de perros se dirigieron a realizar un espectacular levantamiento de las *montañas y glaciares* al Este del *glaciar Beardmore\**, separándose de la expedición.

Hillary estaba en contacto radio con Fuchs y sabía de los problemas que estaba enfrentando y que no podría cumplir su fecha estimada de llegada al *Polo*. En su libro dice (sic) "Hemos cumplido nuestras obligaciones y detrás nuestro se extien-

den una serie de *depósitos* bien aprovisionados hasta llegar a la *Base Scott*. Ahora que nuestra mayor tarea ha concluido, no perderemos más tiempo quedándonos quietos”, y decidió seguir adelante. Había acumulado para el 20 tambores de combustible y se hallaba a sólo 434 millas del *Polo Sur* con los tractores funcionando razonablemente bien. El 20 a las 2030 horas, junto con M.R. Ellis, J.G. Bates, P.D. Mulgrew y Wright, redujeron la carga a un mínimo y siguieron al S casi sin reservas, arrastrando sólo 6 ton con sus 3 tractores. El 30/XII estaban a menos de 174 millas del objetivo y el 2/I/1958 a 61 millas, pero con sólo 820 litros de combustible. Y Hillary sabía que si erraba en su navegación o le fallaba su sextante a burbuja todo podía terminar en un papelón inimaginable; pero siguió a marcha lenta tomando y ploteando alturas de sol cada 6 horas. El día 3, mientras cargaban combustible, avistaron una bandera de señalización; y justo después de mediodía del 4/I/1958 llegaron a la *Estación Amundsen-Scott, Polo Sur*. Habían quedado atrás 1.086 millas de travesía perfectamente calculadas y llevadas a cabo por hombres experimentados y muy profesionales en todos sus movimientos.

Pero volvamos con “Bunny” Fuchs, al que dejamos en la *Base Shackleton* luego de haber llegado a *South Ice* con el grueso de su expedición después de soportar una travesía que era preferible olvidar.

El 22 comenzaron a cargar los trineos con 20 toneladas de provisiones y combustible y el 24/XI/1957 a las 0640 horas se alejaron por última vez de la *Base Shackleton*, que años después también saldría a navegar al *mar de Weddell*. Eran 10 hombres en 3 *snoocuts*, 2 *weasels* y 1 *muskeg*. Un grupo de la *Base Belgrano* encabezado por su jefe el coronel Leal, fue a despedirle y desearle buena suerte; acto que el Dr. Fuchs apreció bastante, pues en un encuentro realizado en *Buenos Aires* en 1970 se acordó del tema con mucho afecto.

A pesar de ir por caminos ya recorridos volvieron las *grietas* a darles dolores de cabeza y retrasar la marcha. Colocaron adelante a los 2 *weasels* en cordadas y un hombre con esquís abriendo el camino, y así anduvieron mejor. Pusieron todos los relojes en hora de Greenwich en lugar del Huso -3 que estaban usando, para no tener problemas en los contactos radio, sobre todo ahora que debían cumplir varios turnos sumamente importantes. Al pasar por el lugar donde habían abandonado al *weasel*, se dedicaron a extraerle todo lo que fuera aprovechable, desde orugas a combustible, instrumentos y el SARAH (Search And Rescue And Homing), goniómetro portátil muy eficiente.

Cerca de los *mmataks Whichaway (Entre Rios)* tuvieron que cruzar una zona peligrosa, y luego de hacerlo se acostaron a dormir después de revisar y alistar los vehículos. Llegaron a *South Ice* el 21/XII y se enteraron que el Capitán Finn Ronne y el mayor Jimmy Lassiter, de la *Estación Científica Ellsworth*, vendrían a visitarlos y se ofrecían traer desde *Shackleton* 10 tambores de combustible para ahorrarle dos vuelos al *Otter*; regalo que aceptaron de inmediato.

El 23 partieron los dos equipos con perros a cargo de Jon Stephenson y Ken Blaiklock a reconocer la ruta y balizar los pasos peligrosos. Este equipo fue fundamental para la expedición y llegó hasta el *Polo Sur*.

Fuchs le envió entonces un radio a Hillary informándole "Pienso iniciar travesía el 25/XII. El avión *Otter* a partir de esa fecha esperará tiempo favorable para su vuelo trans-antártico. Espero contactos radio desde el 26 en adelante". Por lo tanto, Hillary tenía perfectamente claro que Fuchs no podría estar en el *Polo* antes de fin de año.

Cuando fueron a sus bolsas de dormir el 24/XII, tenían 1.456 litros de combustible en los tanques de los 8 vehículos (4 *snoocats*, 3 *weasels* y 1 *muskeg*), y 109 tambores de 200 litros en 2 trineos, lo que hacía un total de 23.280 litros. Llevaban también ½ ton de lubricantes, ½ ton de explosivos para los sondajes sísmicos, ½ ton de kerosene, 1½ ton de alimentos, 1½ ton de repuestos y herramientas, etc.

Dejaron *South Ice* a las 1940 horas del 25/XII/1957 rumbo al *Polo Sur*, a 482 millas de distancia en línea recta. Tuvieron un contacto radio con la *Base Scott* pero no con Hillary, que en ese momento se encontraba en la *meseta* y a 252 millas del *Polo*. Evidentemente no llegarían juntos, como habían acordado tiempo atrás. El día 29 arribaron al cairn erigido a 97 millas de *South Ice*, en  $\phi = 83^{\circ}33'S$  y  $\omega = 29^{\circ}02'W$ , a 1.768m de altura, donde les esperaban Ken y Jon y sus equipos de perros. Todo iba bien.

El Año Nuevo de 1958 los encontró en una zona de *sastrugis* muy severos, que obligaban a los vehículos a marchar en 1ra. y 2da. velocidad en forma permanente; por suerte los equipos con perros iban adelante y Fuchs no tenía entonces problemas de navegación. El 3/1 contactaron por radio con Hillary, quien les informó que pensaba llegar a la *Estación Amundsen-Scott* al día siguiente.

Además de la zona de *sastrugis* fuertes que parecía interminable, Fuchs debió afrontar una misteriosa enfermedad que atacó a todos con fiebre y náuseas, pero que sólo duró un par de días.

El compás magnético del grupo se estaba volviendo ya errático y lento, como era lógico, de modo que fueron llevando la navegación con el compás de sol controlado cada 20 minutos con un acimut al astro, y como iban ganando altura, los motores de los 3 vehículos chicos empezaron a perder potencia, no así los *snoocats*, que se portaban admirablemente bien.

El día 3 Fuchs recibió un mensaje radio de Hillary en el que "le sugería que en base a los problemas que había tenido en la primera parte de su trayecto, a los *sastrugis* muy fuertes que debería afrontar entre el *Polo* y el *Depósito 700*, y a que a fines de enero tendría temperaturas invernales y mal tiempo, sería mejor abandonar el cruce por el *Polo*, volar al Norte y continuar la travesía a fines de 1958; pero que si decidía seguir, le dejaría en el *Polo* detalles de la ruta entre *Amundsen-Scott* y la *base Scott*, y que lo esperaría en el *Depósito 700*". De inmediato Fuchs le contestó "que apreciaba su preocupación, pero que sus vehículos habían estado

operando con temperaturas de  $-51^{\circ}\text{C}$ , y que no quería molestarlo con su presencia en el *Depósito 700*, pese a su invalorable conocimiento local. Posición actual  $\varphi = 84^{\circ}43' \text{S}$  y altura  $2.134\text{m}^{\text{m}}$ . Desgraciadamente -o no- estos mensajes tuvieron difusión mundial y se prestaron a todo tipo de interpretación. Pero para quien escribe este libro el problema siempre existió, pues Hillary nunca quiso admitir ser un segundo miembro del cruce, y lo dejó claro en todo lo que escribió y habló al respecto. Conversando años después con el Dr. Fuchs, a quien siempre consideré un caballero de primera línea, cuando tocamos ese tema sonrió y me dijo que "eran cosas pasadas que prefería no recordarlas".

Efectivamente Hillary llegó al *Polo* el día 4, se quedó unos días y voló de regreso a su *Base Scott* en un avión *norteamericano*. Desde allí, organizó reforzar la cantidad de combustible en el *Depósito 700*.

La vida del *muskeg* llegó también a su fin y con 9 tambores vacíos fue abandonado, quedando así la *Expedición Trans-Antártica de la Comunidad Británica de Naciones* con sólo 6 vehículos. Por suerte, el S/I Blaiklock y Stephenson les avisaron que habían salido de la zona de *sastrugis altos* y que marchaban a buena velocidad y sin problemas hacia la *estación Polo Sur*.

Pero mientras Fuchs continuaba su marcha, el *avión Otter* en *Shackleton*, ya libre de sus transportes y apoyos, se preparaba para intentar un vuelo que casi lo llevaría del *mar de Weddell* al *mar de Ross*. El *Otter de Havilland* era un monoplano de ala alta totalmente metálico construido en el *Canadá* y sobradamente probado en todo el mundo, incluyendo nuestro país. De 17,68m de envergadura, motor Pratt and Whitney Wasp R 1340 radial de 9 cilindros, enfriados por aire, y equipado con tanques auxiliares que llevaban su capacidad a 1.620 litros, lograba así un radio de acción de 1.390 millas.

Era un avión preparado en todos sus detalles, y dada la importancia fundamental que tenía la navegación en la zona, poseía una baliza SARAH y receptor, baterías de trabajo industrial, sistema eléctrico cambiado de 12 a 24 voltios, compás polar Bendix, girocompás, radiocompás, radioaltímetro, sextante a burbuja, un astrocompás montado frente al copiloto para que pudiese comprobar el rumbo constantemente con el Sol, etc. El giro Bendix actuaría de indicador principal de rumbo y sería controlado cada 20 minutos con el astrocompás, casi idéntico al que había usado Byrd y usan todos los que deben navegar en las *zonas polares*. Además, un giro direccional común calibrado para los  $80^{\circ}\text{S}$  y la velocidad media del *Otter* actuaría de giro stand-by. Un derivómetro montado internamente dentro de la puerta del cockpit, usado con un radio altímetro, brindaría deriva y velocidad verdadera. Todo lo necesario en 1957 para navegar correctamente en la *Antártida* con sol y sin nubes que obstruyesen la vista.

Pido disculpas al lector por haberme extendido en especificar los elementos de navegación de este avión, pero tanto este *Otter* como el *Douglas RA-D Que Será*

Señaló que anevizó el año anterior por primera vez en el *Polo Sur*, fueron mis modelos para lograr que nuestros dos aviones tuviesen un instrumental lo más parecido que fuera posible.

Toda su tripulación era de la Fuerza Aérea Británica y estaba compuesta por: jefe de escuadrón **John Lewis**, piloto, teniente Gordon Haslop, copiloto (de *Nueva Zelanda*); sargento Peter Weston, mecánico; y sargento "Taffy" Williams, radiooperador. Lewis había informado a todas las *estaciones* que esperaba pronóstico favorable y que despegaría al anochecer, de modo tal de tener el Sol en el sector de proa para llevar el rumbo y tomar alturas sin necesidad de virar el avión para ello.

A las 2227 horas del 29/XII/1957 y luego de recorrer bastante más de los 1.000m de la pista despegó el *Otter* desde *South Ice* (y **no** desde *Shackleton*, como hubiese sido lo correcto para darle al vuelo el nombre de realmente *trans-antártico*). Volaron a lo largo del meridiano 29°W ganando altitud a una velocidad real de 96,4Nds, pero a las 0200 horas del día 30, en  $\phi = 87^{\circ}40$  S, empezaron a formar hielo en el borde de ataque del ala y a perder altura, por lo que de inmediato viraron proa al N y regresaron a *South Ice*. El sol desapareció, las nubes se hicieron cada vez más espesas y tuvieron que bajar y volar casi a ciegas cuando el destino quiso que vieran las huellas de los vehículos de Fuchs y pudieron entonces volar por "ferrodromía", como dicen algunos pilotos al seguir una vía de ferrocarril cuando no conocen su posición o les falla la navegación. La visibilidad no era mayor de 100 metros cuando pudieron anevizar en *South Ice*. La suerte es siempre necesaria.

Celebraron el Año Nuevo, brindaron por quienes debían, y cuando mejoró el tiempo cargaron de nuevo los tanques de combustible, pero quedaban cortos con el existente en la *base auxiliar*. El mayor Jimmy Lassiter, que estaba en *Ellsworth*, se enteró del problema y como buen "gaucho" que ha sido toda su vida para los que lo conocimos y tuvimos la suerte de trabajar con él, se ofreció llevarles combustible desde *Shackleton*, así lo hizo y el 6/I/1958 a las 2348 horas estaba otra vez el *Otter* en el aire, aunque ahora con un más exigente programa de contactos radio con las *bases*.

A las 2 horas de vuelo volvieron a divisar el grupo Fuchs, sin lograr establecer contacto, pero a las 0423 del 7/I captaron la radiobaliza de la *Estación Polo Sur* y minutos después la avistaron entre la bruma. Dieron un círculo alrededor de las banderas de los *EE.UU.* y las *Naciones Unidas* que estaban dentro del famoso círculo de tambores de combustible; y como dijera el piloto Lewis, "saliendo del martes, entrando al miércoles y volviendo al martes otra vez para finalmente seguir en el miércoles", poniendo rumbo al *glaciar Beardmore*, mientras el copiloto neocelandés Haslop manifestaba su alegría de estar "en el cuadrante correcto del globo" y recibía saludos en maori de sus camaradas kiwis de la *Base Scott*.



Una hora y cuarenta minutos después vieron por la amura de estribor del avión las primeras *montañas*, descendieron por el *glaciar* y "Taffy" ordenó a la *base* que le tuvieran listas 4 botellas bien frías de cerveza. A las 0930 avistaron el *monte Discovery*\* y enseguida los mellizos picos volcánicos *Erebus* y *Terror* de la *isla Ross*. En el último trecho fueron escoltados por aviones de *Nueva Zelanda* y *USA*, y a las 1048 horas del día 7/I, luego de haber volado 1.242 millas en exactamente once horas, anevizaron en la *base Scott* en medio de los aplausos y abrazos de todos los presentes, que fueron muchos. Y por supuesto fueron a tomar las cervezas bien heladas solicitadas desde el *glaciar Beardmore*\*, que tantos recuerdos tiene para los británicos.

Entretanto, el 9 de enero "Bunny" Fuchs y su grupo estaban realizando el riguroso mantenimiento que sistemáticamente hacían a sus vehículos, y aprovecharon la detención para realizar sus periódicos sondajes sísmicos. Estaban ya en  $\phi = 86^{\circ}31' S$ , a 2.393m de altura y con un espesor de hielo de 1.981m, lo que significaba que la roca debajo de ellos tenía una altura de 412m.

Tuvieron que abandonar otro *weasel*, de modo que en los sobrantes 5 vehículos acomodaron las 22 toneladas que todavía transportaban. Tuvieron la satisfacción de saber que el contralmirante norteamericano Dufek había gentilmente aceptado evacuar a la *Base Scott* por vía aérea a los dos grupos de perros que seguían adelante realizando un magnífico y sacrificado trabajo de señalamiento de ruta. En la mañana del 17, acampados en  $\phi = 88^{\circ}45' S$ , un *avión americano* sobrevoló el convoy mientras ellos estaban durmiendo: iban a bordo Dufek, Hillary, Lewis y 9 periodistas, con quienes no pudieron cambiar palabra alguna, por supuesto.

Tuvieron que cruzar otra vez una zona de *sastrugis altos*, pero el día 18 anduvieron 48 millas sobre una superficie suave y pareja. Esa noche la posición fue ya de  $\phi = 89^{\circ}37' S$ , a sólo 23 millas de la meta. Un sondaje les señaló que el espesor del hielo en ese lugar era de sólo 610m, de modo que el espesor de la roca hasta el nivel del mar era de 2.190m.

Cuando el domingo 19 de enero de 1958 reiniciaron la marcha para cumplir el tramo final, tuvieron buen cuidado de ir sobre el meridiano  $24^{\circ}W$ , como le había solicitado el jefe científico de la *base*, pues estaban realizando en esa zona estudios de nieve. Una hilera de banderas les evitó perder tiempo y en un día brillante, sin nubes, con un ligero viento del E, avistaron la *Estación Polo Sur* a 6 millas. Les estaban esperando Dufek, Hillary, Lewis, los jefes y personal de la *Estación*, con quienes se dieron un fuerte apretón de manos. Fueron a darse una buena ducha, se cambiaron de ropa, comieron, y recién entonces ofrecieron la conferencia de prensa y luego contactaron la BBC de *Londres*.

Para Fuchs y sus hombres era la noche del 19, pero para la *base* era el mediodía del 20, pues llevaban la hora de *Nueva Zelanda*, 12 horas delante de la GMT de "Bunny".

Dufek y su grupo tenían que regresar a *McMurdo*, pero el avión *Neptune* que los había traído, con 2 motores jets y 2 motores a pistón y 16 "jatos" no pudo despegar por falta de viento. Debieron esperar la llegada de otro avión con más jatos y viento de proa para hacerlo. La jauría de perros del *Grupo de Avanzada* partió también hacia *McMurdo* primero y *Nueva Zelanda* después.

Luego de un día de completo descanso la *Expedición Trans-Antártica Británica* se dedicó a completar combustible y distribuir la carga nuevamente. Hicieron otro sondaje sísmico, y con mejor tiempo el día 24 de enero a las 1705 horas de *Nueva Zelanda* comenzaron los 5 vehículos con sus 12 tripulantes a cubrir las 1.086 millas que los separaban de la *base Scott*. Viento 22Nds y  $T = -25^{\circ}\text{C}$ . Fuchs tenía la derrota señalizada, una serie de *depositos* completos, y a partir de las 600 millas finales estaban ya al alcance de los aviones de la *Base Scott*. Teóricamente no debería tener problemas serios. Después de alejarse un corto trecho de la *Estación* cambiaron el rumbo  $15^{\circ}$  a babor y comenzaron la ruta a lo largo del meridiano  $140^{\circ}\text{E}$ . Su principal preocupación era llegar a tiempo para poder embarcarse en el *Endeavour* antes que se congelara de nuevo la *sonda McMurdo* y tener que pasar otro invierno en el *continente blanco*, aunque era imposible pensar que los norteamericanos no le ofreciesen un vuelo directo a *Nueva Zelanda* a él y sus hombres.

El primer sondaje sísmico a 25 millas de la *estación* les señaló que allí el espesor del hielo era de unos 610m, lo que significaba que el espesor de la roca era también de unos 2.200m, y que el *Polo* se encontraba entonces en una hoya de hielo muy profunda, aunque con roca en el fondo.

El día 27 uno de sus hombres sufrió un envenenamiento con monóxido de carbono. Le dieron oxígeno y mejoró de inmediato, pero como contaban con muy pocos tubos, el contralmirante Dufek le envió dos aviones *Neptune* desde *McMurdo* que le arrojaron 2 botellas grandes nuevas y respiradores con paracaídas, pues no era una zona para intentar un anevizaje. El enfermo mejoró y el 30/1 ya estaba en servicio nuevamente.

En  $\phi = 87^{\circ}01' \text{S}$  fue abandonado el *weasel*, ya muy deteriorado e incapaz de mantener la velocidad de los 4 *snocats*. El siguiente día hicieron 61 millas, pero decidieron poner un poco de freno porque los vehículos empezaban a mostrar signos de deterioro, sobre todo en sus orugas. El día 5 era de mantenimiento y debieron fundamentalmente ajustar y engrasar las orugas de los 4 *cats*, trabajo que con  $-29^{\circ}\text{C}$  y 22 nudos de viento fue realmente extenuante. El 5/II, cruzaron despacio una zona señalada por Hillary como peligrosa por su gran cantidad de *grietas*, y el sondaje sísmico obligatorio señaló como es lógico una delgada capa de hielo y la presencia de muchas rocas. Pudieron atravesarla sin inconvenientes y el 7/II a las 2100 horas llegaron al *Deposito 700'*, a 2.551m de altura. Alcanzaron así la línea de suministros que los llevaba a la *isla Ross*. Desde la *Estación Polo Sur* habían venido haciendo prácticamente un promedio de 30

millas por día, pero el promedio descendía a 16,5 millas calculando desde *Shuckleton*. Hicieron contacto radio con la *Base Scott*, pero como estaban en medio de un completo *emblanquecimiento*, era imposible que Hillary volara hasta el *deposíto*. Más tarde Fuchs habló directamente con Hillary y le informó que en cuanto estuviese listo seguiría su marcha y podrían encontrarse más adelante, pues la ruta estaba perfectamente demarcada.

"Bunny" aprovechó el tiempo y el Dr. Allan Rogers le atendió un diente que le estaba dando problemas desde que salieron del *Polo*, y atenderse reclinando la cabeza entre las piernas del ahora devenido dentista sentado en un cajón y con los instrumentos colocados sobre otro cajón, con una temperatura de muchos grados bajo cero dentro de una carpa, no era precisamente lo estudiado en la universidad. Pero el trabajo estuvo muy bien hecho, porque el diente dejó de dolerle y se salvó. El día 9 llegaron también los dos *snoocat* que habían quedado atrás y se reaprovisionaron totalmente; y a las 2315 horas anevizó el *Beaver* trayendo a Hillary, que previamente había estado volando el tramo Norte de la ruta para observar el estado del terreno, que encontrara lleno de *grietas* cuando su ida al *Polo*. El avión llegó también con correo, frutas y huevos frescos... ¿Que mejor regalo?

El día 10 el tiempo mejoró, despegó el avión y a los pocos minutos los 4 vehículos siguieron las huellas rumbo al próximo *Deposíto Medio Camino\**, al que arribaron el 11. El mal tiempo los obligó a permanecer quietos, pero el día 15 reiniciaron la marcha despacio en medio de un *whiteout* que apenas permitía seguir las huellas de los tractores *Ferguson*. Pero los *snoocat* seguían dando señales de las millas recorridas y las reparaciones y soldaduras con  $-39^{\circ}\text{C}$  eran sumamente engorrosas.

El 17 pudieron recorrer las 55 millas faltantes y arribar al *Deposíto 480\**, a 2.423m de altura, donde volvieron a realizar mantenimiento de los tractores, aprovisionarse y descansar un poco. El 18/11 comprobaron que los compases magnéticos no respondían en absoluto: otro completo *emblanquecimiento* los envolvió y de pronto Fuchs, que iba como siempre en el vehículo de adelante, se encontró con otros 3 *snoocats* que venían en dirección opuesta: ¡Había hecho un círculo perfecto y regresado a la ruta que había recorrido!, de modo que 4 hombres fueron esquiando al frente con un mazo de cañas con banderas, pero el sistema era demasiado complicado y debieron cambiar por el del conductor manejando con la mano derecha y mirando atrás con medio cuerpo afuera del vehículo mientras su acompañante se hacía cargo del acelerador y miraba al frente. Era terriblemente cansador y el semicongelado chofer cambiaba el puesto cada 2 horas, pero así pudieron recorrer 36,5 millas ese día.

Al acampar vieron varias *montañas* rocosas, las primeras desde los *munataks* *Whitchaway (Entre Ríos)* 1.260 millas atrás. Ahora los trineos empezaban a acercarse a los tractores, pues una serie de ondulaciones señalaban el fin de la *meseta* y empezaban a bajar, al fin. Primeró vieron los *cairns* y finalmente el *Deposíto*.

*Meseta*\*, a 2 522m de altura, donde llegaron el día 23.

Estaban armando las carpas cuando escucharon ruidos de motores y unos minutos después anevizaron el *Otter* y el *Beaver*, permaneciendo con los motores en marcha porque la temperatura era de  $-34^{\circ}\text{C}$ . Todos entraron en la cabina del *Otter* y gozaron de una pequeña reunión tomando cerveza más que bien helada, a modo de anticipo. Enseguida despegaron ambos aviones llevando con ellos a Blaiklock y a Stephenson, a quienes necesitaban en la *Base Scott*.

El día siguiente realizaron el último sondaje sísmico y comenzaron el largo descenso del *glaciar Skelton*\*. Al acampar la temperatura era de  $-38^{\circ}\text{C}$  y el viento soplabá a 30,4 Nds, dificultando el armado de las carpas. Al día siguiente las rachas llegaron a los 52 nudos: no había duda que ya a fines de febrero el invierno se estaba acercando y debían llegar a la *isla Ross* lo antes posible.

El día 27 arribaron al *Depósito Skelton*\*, ya sobre la *barrera*. Era el último de los depósitos y sólo 156 millas de terreno a nivel los separaban ya de la *Base*. Se metieron en las bolsas de dormir recién a las 0415 del día siguiente, para levantarse a las 1000 horas y efectuar el último mantenimiento de los vehículos. Como en esa zona no había lugar de anevizaje para los aviones, cargaron en los vehículos y trineos todos los elementos de valor del *depósito* y volvieron a zarpar. Anduvieron ese día 56,5 millas y acamparon al E y a corta distancia del *risco Mima*\*.

El día 1<sup>o</sup>/III marcharon 65 millas antes de acampar a sólo 19 millas de la *base kiwi*. Por radio arreglaron los detalles de la llegada. Decoraron todos los vehículos con banderas y exactamente a las 1357 horas del 2/III/1958 terminó la travesía del *continente blanco*. Habían andado 1 875 millas náuticas desde la *base Shackleton* hasta la *base Scott* via *Polo Sur* en 98 días, considerando el cambio de fecha. Previamente había calculado Fuchs que lo podrían hacer en 100.

Enfrente de la *Base* quedaron los *gatos de las nieves* en formación. Habían afrontado todo tipos de *nieves* y *hielos*. Hubo los discursos de siempre de parte de los británicos y de los norteamericanos que habían ido a compartir la fiesta; pero nadie entendía nada, porque una banda disonante hacía un ruido tan ensordecedor que no dejaba saber siquiera lo que estaban ejecutando. Pero todos festejaban.

La "*Expedición Trans-Antártica de la Comunidad Británica de Naciones*" estuvo compuesta por:

Dr. Vivian E. Fuchs, jefe, geólogo; David Stratton, 2do. jefe, topógrafo; Ken Blaiklock, topógrafo; David Pratt, ingeniero; Sargento Mayor Roy Homard, ingeniero; Ralph Lenton, carpintero y radio-operador; Hannes La Grange, meteorólogo (sudafricano); Geoffrey Pratt, geofísico; Dr. Allan Rogers, médico y fisiólogo; Dr. Hal Lister, glaciólogo; Dr. Jon Stephenson, glaciólogo (australiano), y George Lowe, fotógrafo (neozelandés).

El bote volador **Martin Mariner** característica 2-P-22 de la Armada Argentina nuevamente realizó durante 1958 cuatro cruces del *pasaje Drake*. En uno de ellos,

despegó el día 19/I a las 2000 de *Puerto Foster, isla Decepción*, y en vuelo directo acuatizó en *Puerto Nuevo, Buenos Aires*, el día 20 a las 0945 horas.

El 2-P-22 evacuó desde la *isla Decepción* el 5/III/1958 a 4 sobrevivientes de un accidente de helicóptero.

El capitán de corbeta-aviador naval D. **Eduardo Ruiz** despegó de *Río Grande* el 15/X/1958 a las 0350 horas en el *Douglas DC-4 (CTA-2)* y sobrevoló el *Destacamento Melchior* para lanzarle medicamentos. En el vuelo de regreso inició la búsqueda sin resultados del *remolcador A.R.A. Guarani*, que había zarpado de *Ushuaia* para prestarle apoyo a su vuelo, pero el terrible *temporal* que azotaba al *Drake* en ese momento lo hundió con toda su dotación. Su comandante era el señor capitán de corbeta D. Gerardo Zaratiegui, de la Promoción 74 de la ENM. El CTA-2 aterrizó sin novedad en Río Grande a las 1100.

El Servicio de Hidrografía Naval organizó la Operación RAZA (Relevamiento Aerofotogramétrico Zona Antártica) con el fin de iniciar en la temporada favorable 1958/59, con métodos y elementos modernos, un estudio exhaustivo para completar la existente cartografía del Sector Antártico Argentino. Se contrató para ello un grupo norteamericano dirigido por nuestro viejo conocido mayor James Lassiter, de la USAF, integrante de la Expedición Ronne de Investigaciones Antárticas 1946-1948 y por lo tanto conocido por sus vuelos sobre la *península*. Le asignaron al grupo un *avión Beechcraft AT-11* y un *Beaver de Havilland I.A.A. 101*. Estos aviones fueron transportados por el *rompehielos ARA General San Martín*, y los vuelos iniciales se realizaron en la zona de los *mmataks Foca* a partir del 17/XI/1958.

Se averiaron muy pronto ambos aviones, aunque gracias al excelente comportamiento del personal de la Armada y Ejército que tomó parte en esta Operación no hubo que lamentar más que pérdidas materiales. El grupo argentino estuvo conformado por el capitán de fragata D. Rodolfo Sáenz Valiente, el teniente de navío D. Isidoro Paradelo, los tenientes de fragata D. Manuel Garrido y D. Arturo Paz Videla (aviador naval), el teniente de corbeta-aviador naval D. Néstor Mujica, el mayor del EA D. Ignacio Carro, y los americanos mayor USAF® James Lassiter, señores Donald Hicks, Jack Walls, Ever Merritt y James Lucas. Y no podemos tampoco olvidar que un grupo grande de oficiales y personal del *transporte A.R.A. Bahía Aguirre*, sin ropa apropiada ni elementos ni experiencia, colaboró también en los exitosos salvamentos.

Es absolutamente digno de mención el excelente comportamiento de todos los oficiales nombrados, ya que con riesgo de sus vidas salvaron las de los 4 americanos citados y gran parte del material siniestrado. El capitán Carro, por ejemplo, vino desde la *base Esperanza* a colaborar con su experiencia y sus hombres. Su comportamiento le valió la admiración y eterna amistad de todos sus camaradas de la Armada.

Esta expedición fue un claro ejemplo que no valen nombres ni pasadas glorias para llevar a cabo con éxito una operación compleja con miembros que no conocen el teatro de operaciones, ni han actuado en él con anterioridad.

El gobierno de los *EE.UU. de América* cedió a nuestro país la *Estación Científica Ellsworth*, y por decreto N° 6.026 del 17/XII/1958 el Poder Ejecutivo designó al Instituto Antártico Argentino como depositario de ella, a fin de recibirla y operarla continuando las disciplinas científicas que allí se desarrollaban.

El Instituto Antártico Argentino tomó posesión de la *Estación Científica Ellsworth* el 17/I/1959. Un par de días antes, se desarmaron y embarcaron a bordo del rompehielos *General San Martín* dos aviones DC-3 americanos que fueron llevados a *Ushuaia*, donde se los volvió a armar y regresaron a su país en vuelo con sus propios tripulantes.

La FAA organizó una FATA (Fuerza Aérea de Tareas Antárticas), llamada **Operación Esperanza**, constituida por un *Douglas DC-4 (I-45)*, un bombardero *Avro Lincoln (B-024)*, un *Douglas DC-6 (LI-AD5)* de Aerolíneas Argentinas y un *SC-54* de la *USAF (72555)*. El *Douglas DC-4 (TA-2)* de la Armada Argentina (capitán de corbeta aviador naval D. Guillermo J. Campbell), bajo el control de la Armada Argentina, coordinaba sus vuelos con la FATA, con la misión de localizar a una patrulla perdida del Ejército (capitán Ignacio Carro) que había sido desembarcada durante el verano en proximidades de la *isla Robertson\**, pero que no arribó de regreso a la *base Esperanza\**. El 15/VI/1959 fue avistada la patrulla por el *TA-2* del capitán de corbeta Campbell, quien le arrojó equipos de radio y viveres. El *I-45*, por su parte, les lanzó después dos trineos. Resultó la primera operación conjunta de las tres Fuerzas, coronada por el mayor de los éxitos.

A invitación del gobierno norteamericano, se inició el 15/X/1959 en *Washington D.C.* la Conferencia Antártica, y el día 1º/XII del mismo año se suscribió el largamente esperado **Tratado Antártico**.

El embajador Adolfo Scilingo, presidente de la delegación argentina, dejó sentada la posición de nuestro gobierno de asegurar la *Antártida* para un uso exclusivamente pacífico, y la cooperación científica con la conformidad expresa de todas las partes. Así, *Argentina* aceptaba la libertad de investigación científica y la cooperación entre todos los países, como fuera ya realizado durante el *Año Geofísico Internacional* entre el 1º/VII/1957 y el 31/XII/1958.

También por iniciativa de nuestro país se prohibieron las explosiones nucleares y la eliminación en ese territorio de desechos nucleares, y, fundamentalmente, que "ninguna de las estipulaciones de este Tratado debería interpretarse o aplicarse como afectando sus derechos, fundados en títulos jurídicos, actos de posesión,

contigüidad y continuidad geológica, en la región comprendida al sur del paralelo 60° en la que ha proclamado y mantiene su soberanía”.

Por otra parte, del 19 al 25 de noviembre del mismo año se realizó en *Buenos Aires* el **Simposio Antártico**, en el que fueron presentados los resultados del *Año Geofísico Internacional*.

La *Base Conjunta Ejército-Aeronáutica Teniente Matienzo*, fue inaugurada en el *mmatak Larsen\**, del *Grupo Foca\**, el día 15/III/1961.

Ante los planes de la Armada para la temporada favorable 1961-62, el día 22/X/1961 el avión *Douglas DC-4* matrícula *CTA-2*, bajo el comando del capitán de fragata aviador naval D. Hermes José Quijada y acompañado por los integrantes de la U.T.7.8, realizó un vuelo de reconocimiento glaciológico hasta la *isla Decepción\**, *Mar de la Flota\**, y NW del *mar de Weddell\**.

Durante 1962, el teniente primero del Ejército Argentino D. **Gustavo Adolfo Giró Tapper**, a la sazón Jefe del *Destacamento Esperanza*, realizó desde ese destacamento la *Primera Expedición Terrestre Invernal hasta la Base General San Martín* y regreso. Partió el 14/VI con 3 *smocat* de apoyo y 3 trineos de 8 perros cada uno. Los 7 hombres cruzaron la *cordillera* de la *península Antártica* en pleno invierno, recorriendo casi 800 millas de terreno virgen, regresando sin novedad el día 25/X/1962. Giró Tapper fue también quien desde la *base Belgrano* transportó los elementos y construyó la *base Sobral\** cuando la Operación 90 del Ejército Argentino en 1965. Vaya para el nuestro recuerdo de afecto y admiración. Aunque falleció en *Ushuaia*, por pedido propio sus restos descansan en la *base General San Martín*, de la que también fue Jefe.

En enero de 1962 la Armada Argentina realizó la **Primera Expedición Argentina al Polo Geográfico Sur**.

El motivo fundamental de este libro es el de recordar ese vuelo, que significó a los argentinos llegar por primera vez al extremo Sur de la Patria. -

## Capítulo III

### Nacimiento de la Unidad de Tareas 7.8

En el punto "Acción recomendada" correspondiente al Parte de Viaje de la Campaña 1960/61 del *rompehielos A.R.A. General San Martín*, remitido el 18 de abril de 1961 al señor Comandante del *Grupo Naval Antártico*, se sugería: "Desde el punto de vista interno, se considera de especial significación que la *Aviación Naval* efectúe en la próxima campaña un vuelo al **POLO SUR**, utilizando como base de reaprovisionamiento la *Estación Científica Ellsworth* y como apoyo los buques del *Grupo Naval Antártico* operando en las *islas Shetland* y el *rompehielos A.R.A. General San Martín* en el *mar de Weddell*". El *Grupo Naval Antártico* lo elevó a su vez al *Comando de Operaciones Navales* con fecha 29 de mayo recomendando la acción propuesta, y el *Estado Mayor General Naval* remitió el expediente al *Comando de la Aviación Naval* ordenando estudiar la operación y expedirse antes del 31 de julio.

El *Comando de la Aviación Naval*, por su parte, giró el mismo al *Comando de Transportes Aeronavales* el día 18 de julio, quien el día 26 contestó afirmativamente estableciendo la posibilidad de alistar dos aviones C-47 e "intentar el vuelo al **POLO SUR** siempre que se arbitren las medidas logísticas de apoyo y los requerimientos que para tal fin se soliciten".

El *Comando de la Aviación Naval* informó al *Comando de Transportes Aeronavales* con fecha 16 de agosto la aprobación del *Comando de Operaciones Navales* en cuanto a la realización de la operación, ordenando planificarla en coordinación con el *Comando del Grupo Naval Antártico* y las *Direcciones Generales* destinadas a satisfacer los requerimientos logísticos y operativos necesarios.

El 5 de septiembre de 1961 el *Comando de Transportes Aeronavales* elevó al *Comando de la Aviación Naval* una apreciación sobre el vuelo y cuatro relaciones con requerimientos, solicitando además que la preparación de los aviones quedase finalizada antes del 1° de noviembre.

Los dos aviones, el DC-3 matrícula CTA-12 y el C-47 matrícula CTA-15, del *Comando de Transportes Aeronavales*, conformarían la **Unidad de Tareas de Reconocimiento y Exploración 7.8**, dependiente del *Grupo Naval Antártico*, y estarían bajo el mando del capitán de fragata aviador naval D. **Hermes J. Quijada**, comandante de *Transportes Aeronavales*, situado en la *Base de Comando Ezeiza*. (Es de recordar que el CTA-12 era un DC-3 de transporte de pasajeros, básicamente; y el CTA-15 un C-47 carguero, o sea una versión militar del DC-3, alistado también para vuelos aerofotogramétricos. Fueron elegidos por su mejor estado y porque habían sido además recorridos integralmente en fecha reciente).

La misión encomendada a la Unidad de Tareas 7.8 sería la siguiente:



"Efectuar reconocimiento visual y aerofotográfico de la Ruta Oeste del mar de Weddell y zona Sur de Ellsworth y Belgrano hasta la máxima latitud posible, a fin de establecer una nueva ruta alternativa de llegada a dichas bases e incrementar el conocimiento del Sector Antártico Continental Argentino". (Copia fiel de la Orden de Operaciones).

La Ruta Oeste del *mar de Weddell* debía ser estudiada por la Armada Argentina, ya que de ser factible significaría una excelente alternativa a la usual Ruta Este, que durante la temporada 1959-1960 no fue practicable y en otras sólo con suma dificultad. En el año 1958, el *rompehielos A.R.A. General San Martín* alcanzó los 68°10' S sobre la *barrera de Larsen* y por falta de apoyo aéreo no intentó una penetración que se presentaba dificultosa. Por otra parte, *aviones Beaver* del *rompehielos* operando desde *Ellsworth* habían volado y encontrado aguas libres hasta 180 millas al W de esa *estación*. Además, los estadounidenses Ronne y Lassiter aseguraban haber visto canales a lo largo de esta nueva ruta; pero ella debía ser comprobada fehacientemente, sobre todo el tramo entre los *cabos Agassiz y Adams*, zona donde las condiciones meteorológicas eran muy inestables, como se pudo comprobar más adelante en las dos ocasiones en que fue sobrevolada por la U.T.7.8.

Y llegar al *Polo Sur*, extremo austral de la *República Argentina*, sin duda alguna sería la culminación de un viejo sueño de todos, a la par que significaría conocer y relevar una zona desconocida del *Sector Antártico*, lo cual redundaría en prestigio para nuestro país ante el consenso mundial.

Era evidente que la Armada tenía perfectamente claro que con la precariedad de los medios disponibles no era conveniente "ordenar" un vuelo al *Polo*, pero desde un primer momento todos sabían que el deseo más íntimo era llegar al extremo sur de la Patria: ya desde 1936 se consideraba en nuestro país un vuelo *transantártico*, y en 1951 la Armada Argentina había alistado 2 aviones *Catalina* con esa finalidad, que por razones diversas no pudo siquiera ser iniciado.

El objetivo del libro es relatar los detalles de este vuelo, del cual toda la Armada Argentina está orgullosa, sumamente orgullosa, ya que una vez más demostró que con pocos medios pero con un alto espíritu de sacrificio y conocimientos bien aplicados es posible plasmar una idea que podría haber sonado a aventura, pero que no lo fue en absoluto.

Como veremos más adelante en detalle, el vuelo se inició en *Buenos Aires, Base de Comando Ezeiza*, el 5/XII/1961. Se anevizó en la *Base Norteamericana Amundsen Scott (Polo Sur)* el 6/I/1962; y el 22/I/1962 se aterrizó en el *Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires* dando por finalizado el vuelo. A partir de esta operación se incrementó notablemente la actividad aérea argentina sobre el *continente blanco* y los vuelos *transpolares* se hicieron realidad, como vislumbró el suscripto en el folleto de divulgación que confeccionara a princi-

prios de ese hoy ya lejano 1962.

Deseo dejar fundamentalmente en claro que soy totalmente responsable de lo expresado en este libro, sobre todo en lo referente al vuelo en si, ya que el mismo ha sido escrito teniendo como base mi buena memoria, además de mis Diarios Personales, apuntes, anotaciones, fotografías, filmaciones, cartas, copias de informes oficiales, etc., que he guardado celosamente a través de muchos años; y que sólo ahora, acercandonos casi al medio siglo de esos hechos, he decidido escribirlos a fin de que se aclaren muchos puntos distorsionados por el tiempo, equivocaciones o errores en los que todos podemos incurrir. Y también porque considero que ese esfuerzo de mi querida Armada Argentina debe quedar documentado en su mayor extensión y con la más decente exactitud posible para que las generaciones venideras puedan conocerlo, juzgar y sacar enseñanzas. Por todo eso vuelvo a pedir indulgencia al lector por explayarme demasiado en ciertos puntos que pueden parecer poco importantes, pero que para todos los integrantes de la U.T.7.8 fueron vitales en su momento.

Tratemos de seguir cronológicamente los hechos, recordando que por razones de espacio no podemos consignar aquí la totalidad de las tareas estudiadas y cumplidas.

Los lugares de alistamiento de la U.T.7.8 fueron desde un principio la *Base de Comando Ezeiza* y la *Base Aeronaval Punta Indio*, mientras que el Comandante del Grupo Naval Antártico, capitán de navío D. Jorge H.E. Pernice, iba dando forma a toda la compleja organización emitiendo con fecha 26/IX/1961 su PLAN DE OPERACIONES N° 05/61, PLAN "RUTA OESTE".

En líneas generales la organización de tareas fue la siguiente:

- a) U.T.7.1 Unidad de Penetración Q-4 *Rompehielos A.R.A. General San Martín*. CF D. Fulgencio M. Ruiz.
- b) U.T.7.2 Unidad de Transporte B-2 *Transporte A.R.A. Bahía Aguirre*. CF D. Marcos A. Bengoa.
- c) U.T.7.3 Unidad Hidrográfica Q-15 y Q-16, *Buques Hidrográficos A.R.A. Chiriguano y A.R.A. Sanavirón*. CC D. Benjamin R. Aguirre.
- d) U.T.7.4 Unidad de Reaprovisionamiento B-18, *Buque Tanque A.R.A. Punta Médanos*. CF D. Eduardo F. Fraga.
- e) U.T.7.5 Unidad Aeronaval Dos helicópteros S-55 y dos aviones Beaver. CC D. Rubén N. Paccagnini.
- f) -----
- g) -----
- h) U.T.7.8: Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotográfico. *Dos aviones C-47*. CF D. Hermes José Quijada.

Por nuestra parte y como ya hemos recordado anteriormente, desde el mes de julio estábamos inmersos en la organización de nuestro propio grupo, dado que el tiempo corría más velozmente que lo deseable y eran cientos los puntos a considerar. Recién el 24/X/1961 pudimos emitir nuestra *Orden de Operaciones C.T.A. N° 161*, (Contribuyente al Plan "Ruta Oeste"), para dar cumplimiento a las emanadas inicialmente del *Comando de Operaciones Navales*.

A fin de repartir dichas tareas, se realizó tempranamente la distribución de cargos de modo tal de no olvidar ningún ítem. Lamentablemente la falta de tiempo y medios no nos permitió obtener todos los elementos y equipos que considerábamos necesarios para cumplir acabadamente las órdenes de la superioridad, y tareas adicionales que darían conocimientos valiosos a nuestra Institución y a la Humanidad, pues íbamos a volar sobre zonas desconocidas y la oportunidad era realmente única.

La distribución interna de cargos fue la siguiente:

#### Avión CTA-15 - E.T.7.8.1

CFAN	Hermes J. Quijada	Comandante U.T.7.8 y Comandante Avión.
CCGE	Pedro F. Margalot	2do. Comandante, Jefe de Operaciones, Navegación y Fotografía.
TFAN	Miguel A. Grondona	Piloto y Jefe de Comunicaciones.
TCAN	José L. Pérez	Copiloto, Jefe Meteorología y Ayudante de Navegación.
SSAE	Edmundo C. Franzoni	Mecánico.
CIRO	Gabino R. Elias	Radio-operador.

#### Avión CTA-12 - E.T.7.8.2

CCIA	Rafael M. Checchi	Jefe de Ingeniería y Mantenimiento.
TNAN	Jorge A. Pittaluga	Comandante Avión y Ayudante de Operaciones.
TFAN	Héctor A. Martini	Piloto y Jefe de Supervivencia.
TFAN	Enrique J. Dionisi	Copiloto y Jefe de Navegación CTA-12.
CPAE	Ricardo M. Rodríguez	Mecánico.
CIRO	Raúl Ibasca	Radio-operador.

#### Grupo de Apoyo Terrestre - E.T.7.8.3

TFME	Pedro O. Baeza	Jefe del Grupo y Cursos de Supervivencia
<u>E.T.7.8.3.1 - Grupo Matienzo:</u>		
TFME	Pedro O. Baeza	Jefe.
CSAE	Ramón Jofré	Material aeronáutico.
Técnico	Efraim Zelayeta	Motorista.
Técnico	Virgilio Fontana	Montador.

Técnico	José Di Paola	Montador radio
Cpto./51	Francisco Vega	Ayudante y cocinero
<u>E 1 7 8 3 2: Grupo Ellsworth</u>		
CIAE	Gerardo Palladino	Material Aeronáutico
Sgto.	Héctor Farina	Material Aeronáutico
Técnico	Bautista Bulgaroni	Montador
Técnico	Raimundo Chiaperini	Hidráulico
Técnico	Julio A. Libano	Electricista
Técnico	Héctor Paganuzzi	Motorista
Técnico	Juan Perlini	Helicista
Técnico	René Pesano	Chapista

Como veremos más adelante, el apresamiento del *rompehielos* en las cercanías de la *isla Robertson* no permitió que el Grupo Ellsworth pudiese arribar a esa *estacion*, de modo que allí los trabajos y mantenimientos debieron ser efectuados por todo el personal de los aviones, ayudados en aquellos no específicos por integrantes de la *estacion*, que en todo momento brindaron su apoyo y entusiasmo.

La Unidad de Tareas 7.8 contó además con la disponibilidad de un *avión PB4V* totalmente equipado y listo para brindar asistencia durante los cruces del *pasaje Drake*, con dos *aviones Beaver* y dos *helicópteros S-55* en el *rompehielos A.R.A. General San Martín*, con los vehículos para nieve de todas las estaciones argentinas en territorio antártico; con dos *buques hidrográficos*, *A.R.A. Chiriguano* y *A.R.A. Sanaviron*, de permanente apoyo meteorológico, salvamento y goniometría a requerimiento, y fundamentalmente con un *avión DC-4*, el *CTA-2*, que bajo el comando del capitán de corbeta aviador naval D. Edmundo H. Acuña nos prestó una inestimable ayuda moral y meteorológica que solo se puede brindar entre verdaderos hermanos de una fuerza militar íntimamente cohesionada, como también veremos a lo largo de este relato. Pero en realidad todas las *bases* del S de nuestro territorio, como así también las del *continente antártico*, a las que se sumaron nuestros buques y las *bases* americanas, chilenas e inglesas, brindaron un permanente apoyo meteorológico, que lógicamente era necesario para volar en condiciones de seguridad. Hoy día recibimos casi de continuo fotos satelitales que facilitan grandemente el tener una carta del tiempo de casi absoluta confiabilidad, y las comunicaciones en voz por BLU (Banda Lateral Única) significan que los puntos de salida y de llegada de un vuelo, amén de otras *estaciones* intermedias, estén observando una misma carta y conversando a cualquier hora del día y a cualquier distancia sobre el momento exacto de iniciar una etapa; y los GPSs nos van dando en todo momento nuestra posición real, deriva, altura del vuelo, velocidad verdadera respecto al suelo y horas y minutos para llegar al punto de destino. Ya volveremos sobre este tema, que en la *Antártida* no está totalmente resuelto, pues es muy difícil asegu-

rar buen tiempo a lo largo de una derrota de cerca de 10 horas de vuelo; pero sin duda alguna las condiciones de nuestro vuelo fueron mucho más seguras que las de Wilkins, Byrd o Ellsworth, aunque mucho menos que las de los *C-130* que van de continuo a la *base Marambio* en nuestros días. Pero quedémonos por ahora en la zona de *Buenos Aires* y recordemos la preparación de nuestro grupo, que debía correr contra el tiempo y eso significaba días y días que comenzaban muy temprano y terminaban después de la medianoche, olvidándonos de todos los fines de semana, días no laborables y problemas personales.-

### Alistamiento de la Expedición

#### **A) Personal:**

1) Selección del personal: La Orden de Operaciones del Grupo Naval Antártico estableció inicialmente que los dos aviones C-47 debían estar listos a operar a partir del 15 de noviembre de 1961, de modo que el escaso tiempo disponible no permitió seleccionar personal con experiencia antártica y realizar luego entrenamiento en los dos aviones. Sólo los capitanes de corbeta Pedro F. Margalot y Rafael M. Checchi fueron dados de pase a la nascente Unidad de Tareas 7.8, todos los demás integrantes pertenecían al Comando de Transportes Aeronavales y tenían un excelente dominio sobre los C-47, a los que volaban a menudo en toda clase de tiempo, de modo que con buen criterio se decidió integrar los dos aviones con ese personal, al cual se le intensificaría el entrenamiento en vuelos por instrumentos y luego despegues y aterrizajes con esquís cuando se pudiese contar con ellos. Por otra parte, operar a menudo en nuestro Sur continental en invierno les daba a todos los hombres una confianza que les sería de enorme utilidad cuando llegasen a la *Antártida*, donde sólo el TF Martini había estado con anterioridad.

2) Entrenamiento: Toda la Unidad recibió una serie de conferencias sobre las condiciones del medio en el que irían a operar y los inconvenientes más comunes a afrontar. Como cada integrante tenía una función particular a cumplir, ya especificada desde un principio, cada cual trabajó en su cargo en los momentos libres de las actividades generales. Lo que sí fue un punto que no pudo cumplirse sino al llegar a la *península*, fue el curso básico de esquís que se había programado.

La recepción tardía de la mayoría de los elementos que se debieron obtener fuera del país fue también un problema que pudo ser solucionado con buena voluntad y a expensas de las pocas horas libres de los tripulantes. La carta de navegación "provisoria" a ser usada en el vuelo entre *Ellsworth* y *Polo Sur*, como ya se ha comentado, pudo ser dibujada por el suscripto en la *BAPF*, donde contaba con personal muy capacitado y lleno de entusiasmo; pero en cuanto al instrumental deseado para la navegación, no pudo ser adquirido por razones de falta de tiempo y por no haberse enviado una lista completa a los EE.UU., como veremos más adelante. Tres días antes de emprender vuelo a *Río Gallegos*, recién pudimos practicar despegues y aterrizajes en la *BAPF* con esquís y ruedas y los aviones con carga máxima. Pero repito que el nivel básico de adiestramiento de los pilotos salvó una enorme cantidad de problemas realmente serios.

Un punto del Plan de Operaciones N° 05/61 (Plan "Ruta Oeste") que no se pudo en absoluto cumplir pese a todo el interés personal de la U.T. 7.8 fue el h), que taxativamente ordenaba: "Llevará el menor peso compatible con la seguridad de

la operación, procurando no exceder las 28.000 libras", pues las circunstancias del anormal desarrollo de las operaciones obligó a los aviones a operar permanentemente por arriba de ese peso ideal por los problemas de apresamiento del *compañeros* por los *hielos* en cercanías de los *inuitaks Foca*. El despegue más importante de toda la operación fue sin duda alguna el de la *Estacion Polo Sur*, a 3.000m de altura, sin viento y con -32°C. Las dos máquinas debieron levantar vuelo cargadas por arriba de las 33.500 libras, pues debían ineludiblemente llevar combustible a *Ellsworth* para evacuar a personal de esa *estación* y la *base Belgrano* si el *O-4* no lograba llegar hasta el sur del *mar de Weddell*. Debemos recordar que los *DC-3* norteamericanos no operan por arriba de las 25.000 libras en la *Antártida* y llevan además 8 jatos, y la *U.T. 7.8* inició sus operaciones con sólo 2 jatos y debió colocar otros dos soportes construidos "a mano" en la *Estación Científica Ellsworth*, e iniciamos la operación en *Buenos Aires* con jatos de *PBM* ya vencidos.

3) Sanidad: Las Oficiales de Marina deben cumplir reglamentariamente a menudo exámenes psicofísicos, de modo que no hubo necesidad de otros nuevos y rigurosos. Si se les volvió a practicar a todos una revisión integral, sobre todo dental, y el capitán de fragata médico D. Raúl C. León, ayudado por el teniente de fragata médico D. Pedro O. Baeza, impartieron una serie de clases teórico-prácticas de supervivencia y sanidad en zonas frías, sobre todo en lo referente a la utilización de botiquines de emergencias y primeros auxilios, lo mismo que hábitos alimenticios, comportamiento en balsas salvavidas, etc. Cuando contamos con los trajes antiexposición a usar durante los cruces del *pasaje Drake*, hicimos un vuelo a la *Base Naval Mar del Plata* y los probamos, lo mismo que a las balsas salvavidas y los materiales de las que estaban provistas. En estas prácticas se decidió efectuarles varias modificaciones, que sin duda significaron muchos más días de supervivencia, tanto sobre el mar en balsas salvavidas como sobre el hielo en carpas, pero el factor falta de tiempo fue realmente crucial, lo mismo que la falta de medios para adquirir elementos que hubiesen sido más prácticos. También allí se decidió que durante todos los vuelos siempre habría un médico en los canales de radio para actuar ante cualquier tipo de problema, algo que resultó ser crucial, como también recordaremos más adelante.

## B) Operaciones:

### 1) Alistamiento básico de los aviones:

a) Los aviones elegidos para el vuelo fueron el *CTA-12*, un *DC-3* de pasajeros, y el *CTA-15*, un *C-47* carguero que estaba además adaptado a la fotogrametría aérea. Ambos habían sido recorridos poco tiempo antes en forma integral, de modo que básicamente sólo debían ser adaptados para el vuelo en la *Antártida*. Todos los hombres trabajaban juntos con ritmo febril formando parte de la gran familia naval; y como es costumbre en nuestra Institución, personal civil y mili-



*Alistamiento de los aviones en la Base de Comodoro Ezeiza.*



*Adiestramiento con carpas en la Base de Comodoro Ezeiza.*



tar aportaba siempre sus ideas libremente, que eran escuchadas y discutidas, ya que se trataba de gente de gran experiencia y enorme cariño por "sus" aviones. Pero lo que nunca quedó en claro fue quién y cómo trajo a la Unidad el simpático dibujo del pinguino "fotógrafo de plaza", obra de Felipe Dobal, conocido dibujante de un importante diario local, ni quién tuvo la idea de bautizar al 15 con el nombre de "Total para qué" y al 12 con el de "te vas a preocupar", primeras líneas de una canción del compositor Rodolfo Sciamarella muy de moda en esos días. Y como nuestro jefe –permanentemente ocupado y corriendo de un lugar a otro tratando de resolver los cientos de problemas que se presentaban de continuo–, sólo hizo un comentario risueño sobre el tema, los aviones quedaron así con sus nuevos nombres extraoficialmente oficializados; y los nombres adoptados sin duda alguna dejaban bien en claro la filosofía con que los miembros de la U.T.7.8 afrontaban un vuelo no exento de peligros.

Pero antes que nada había que preparar los aviones, diseñados para utilizar pistas a nivel del mar y con una carga máxima de 27 500 libras operando con ruedas. Los trabajos más importantes efectuados en cada uno de ellos fueron los siguientes:

- Instalación de dos motores Pratt&Witney R-1830-92 recorridos a cero horas, completos con accesorios y tuberías flexibles. Adaptados para tiempo frío con cebado directo, presurización de arnés de encendido y protección de tubos de las varillas levanta válvulas.
- Instalación de dos tanques auxiliares de combustible; uno de 450 y otro de 250 galones, instalados dentro de los fuselajes lo más a proa que fue posible, de modo tal que el avión pudiese llevar 1 500 galones, suficientes para algo más de 15 horas de vuelo en condiciones normales. También se diseñó, construyó e instaló un sistema de alimentación de combustible de estos tanques a los motores, como asimismo un sistema de descarga rápida al exterior para el caso que fuese necesario evacuar este combustible para entrar en peso de aterrizaje. En dos ocasiones utilizamos el sistema, aunque no por emergencias.
- Instalación de un mamparo en la tercera cuaderna a partir de la que separa la cabina de pasajeros de la tripulación, a fin de formar una pequeña cabina para el navegador. Se le colocó una puerta, se tapizó la cabina y se instaló una mesa de trabajo con su respectivo silla.
- Instalación de un tanque auxiliar de aceite de 18 galones de capacidad.
- Instalación de un sistema adicional de oxígeno para proveer a 6 personas durante 8 horas a 17.000 pies de altura.
- Instalación de un grupo electrógeno "Homelite" a fin de poder reforzar o cargar las baterías. Fue instalado detrás del mamparo posterior de la cabina y dotado de su propio tanque de combustible y aceite.
- Instalación de 2 soportes de "jatos" de 1.000 libras de empuje (estos "jatos" estaban vencidos y habían pertenecido a los hidroaviones

*Martin Mariner*). No se aceptó la insistencia de quien escribe este libro de colocarles 8 jatos, que son los que usan los norteamericanos cuando operan en la *Antártida* sin sobrepasar las 25.000 libras. En la *Estación Científica Ellsworth* se les agregó otros dos soportes más, y como ya mencionáramos, se usaron los jatos de los *Martin Mariner* ya radiados de servicio, porque no hubo tiempo de adquirir nuevos, pero fundamentalmente se contaba con los iniciadores correspondientes.

- Instalación de un tanque auxiliar de alcohol de 150 litros.
- Instalación de esquis (también en la rueda de cola). Se les debió modificar el ángulo de incidencia del alerón para que durante el vuelo se adosaran bien a las nacelas de los motores.
- Instalación de un compás polar (CP) y un radar doppler (RD) de la compañía Marconi canadiense en el *CTA-15*, y un compás polar en el *CTA-12*.
- Instalación de sextantes periscópicos a burbuja Kollsman. Para ellos se construyeron en los Talleres de Óptica y Control Tiro de la BNPB dos nuevos domos para el navegador, que tenían un mínimo índice de refracción. Los viejos eran muy bajos, muy poco transparentes y tenían un alto grado de refracción. El trabajo realizado fue realmente excelente.
- Provisión de un gato y varios trozos de tablones de madera dura para maniobra de sacado de ruedas y despegue de esquis.
- Provisión de una bomba de mano para balanceo del avión en vuelo.
- Provisión de dos bombas manuales para carga de combustible.
- Instalación de un sistema de cebado en la cabeza de los cilindros superiores.
- Instalación de un sistema "janitrol" de calefacción, de los pertenecientes a los *F-4115*, para el cuarto de navegación.
- Pintado de la nariz, punta de alas y cola con pintura fluorescente anaranjada por razones de visibilidad.
- Provisión e instalación de un botiquín de primeros auxilios.
- Provisión e instalación de una balsa salvavidas para 10 personas, con elementos de supervivencia para 15 días en el mar durante los cruces del *paseo Drake*, y un trineo de material plástico tipo "banana" con provisiones para 90 días al volar sobre el hielo, además de esquis y ropa adicional adecuada para cada tripulante, elementos de posicionamiento y señalización, etc.
- Durante todos los vuelos, cada tripulante tenía sus instrucciones en caso de abandono del aparato, como asimismo una pequeña bolsa de elementos personales esenciales.

## 2) Instrucción y adiestramiento:

a) Técnica de vuelo: Se practicaron intensamente vuelos simulando un "emblanquecimiento", y también despegues y aterrizajes con esquis sintiendo la pérdida de velocidad por la nieve, lo mismo que despegues con jatos para expe-

rimentar el impulso adicional que brindan. También se despegó a una máxima carga por arriba de los parámetros comunes, a sabiendas que en la *Antártida* esa situación seguramente se iría a presentar, y se voló a máxima carga con uno y dos motores, verificándose también el consumo y relación de ascenso. Por supuesto que sobre una buena pista de cemento y al nivel del mar la situación era completamente diferente a la que nos esperaba operando en el *Polo Sur* a casi 3.000m de altura y con esquís, pero en pleno verano de *Buenos Aires* se efectuaron todas las prácticas posibles, dejando para la estadia en las inmediaciones de la *Base Conjunta Teniente Matienzo* las últimas y reales pruebas sobre *nieve*.

b) Navegación. Se realizaron varios vuelos a más de 150 millas de la costa y otros de aproximadamente 10 horas de duración al interior del país, no sólo para adiestrar más aún las tripulaciones sino para comprobar el comportamiento de los aviones, su instrumental y los métodos de navegación a emplear, calibrando velocímetros y levantando planillas de desvíos de los compases magnéticos, radiocompases y goniómetros. No se pudieron obtener los medios de ayuda a la navegación deseados, pues nuestra idea inicial era equipar los dos aviones con los elementos que tenía el primer *DC-3* que aterrizara en el *Polo Sur* con el almirante norteamericano George J. Dufek el 31 de octubre de 1956, el famoso "*Que será será*", o mejor aún, con los del *Otter de Havilland* con el que los ingleses realizaron el cruce entre *South Ice* y la *Base Scott* el 7/1/1958, que comentáramos en el Capítulo II. Dada la fundamental importancia que tendría la navegación en una zona donde no existían cartas de vuelo ni ayudas radioeléctricas, la falta de un buen compás polar Bendix nos obligó a contar siempre con el Sol, sin el cual no teníamos otro medio de situarnos: era primordial para nosotros realizar una navegación que **debía** ser exacta. Descartada la posibilidad de un radar de navegación que sin duda alguna brindaría un eco de la *Estación Polo Sur* a una distancia próxima a las 40 millas, por lo menos, sólo pudimos obtener un compás polar para cada avión y un radar doppler *Marconi* canadiense para el *CTA-15*, que sólo anduvo al volar de regreso entre *Río Gallegos* y la *BAPF* con un viento de cola de más de 70 nudos, pues directamente no funcionaba a la velocidad media de nuestros aviones, y tampoco había sido probado sobre superficies con nieve, como nos afirmó un técnico de esa compañía que llegó a la *BAPF* con los planos de instalación del equipo unos pocos días antes de comenzar el vuelo. La cantidad de horas de trabajo que significó al capitán de corbeta ingeniero electrónico D. José M. Cauhepé en la *BAPF* el poner en funcionamiento este equipo y tratar de hacerlo trabajar en la velocidad media de nuestras aeronaves, va más allá del cumplimiento del deber y cualquier posible malabar electrónico. Agradecer a toda la gente que ayudó decididamente para que pudiésemos realizar el vuelo, y con éxito, creemos sería una tarea casi imposible, pero recordaremos siempre con enorme gratitud a todos los que colaboraron en la materialización de la *UT 78*.

Los sextantes periscopicos a burbuja *Kollsman*, excelentemente montados en los domos y con un error de indice comprobado con teodolitos en todas las latitudes, los giro-direccionales normales de los aviones, ayudados por los pequeños compases magnéticos de las aeronaves con sus planillas de desvios en *Izeiza*, *Campbell* y *Ellsworth*, y las Tablas HO 249 con nuestro Almanaque Náutico, y tambien el gonio de media frecuencia de los aviones comprobados y calibrados hasta el cansancio, amén del viejo derivómetro de los *DC-3*, y contando siempre con la fundamental ayuda de nuestro amigo Sol, nos permitieron navegar con seguridad desde el Norte de nuestro territorio hasta su vértice Sur. Todas las horas de práctica dieron sus frutos. Todos los cálculos de acimutes y las rectas de posición fueron útiles. Pero... ¿cómo iría a funcionar todo esto al Sur de la *Estación Científica Ellsworth*? Los radiocompases funcionaban bien en el continente. En la *Antártida*, generalmente por falta de una buena tierra, el alcance efectivo de los radiofaros no supera las 15/20 millas, a no ser los situados sobre la costa o las emisiones de buques en el mar. El compás polar colocado en el *CTA-12* anduvo razonablemente bien desde el principio, no así el instalado en el *CTA-15*, que nunca anduvo bien ni regular: sencillamente no anduvo. De funcionar correctamente en la *Antártida* el radar doppler, nos hubiese provisto velocidad real y deriva en forma constante y el vuelo hubiese sido casi un paseo. Pero no fue así: tampoco anduvo.

Por último, tendríamos siempre a nuestro favor las líneas isogónicas, que casi coincidían con nuestras derrotas y ayudaban en mucho a llevar el rumbo magnético correctamente.

Un vuelo de reconocimiento glaciológico realizado con el *DC-4 CTA-2* hasta el estrecho *Antarctic* fue un excelente ejercicio, aunque no pudimos probar nuestros sextantes a burbuja periscopicos.

A bordo llevábamos tambien un sextante a burbuja *Mark II*, que no tuvimos necesidad de utilizar, y por supuesto cartas, buenos prismáticos de 7 x 50, un cronómetro y confiables relojes de pulsera.

Al navegar la última etapa sobre el meridiano 41°W, tanto a la ida como al regreso, decidimos que la navegación básica a realizar era la del método asco-giro, calculando cada 20 minutos el acimut verdadero del Sol y corrigiendo el giro direccional del avión, de modo tal de adelantarnos al probable error que tendria el giro en los próximos 20 minutos. La corrección del rumbo en forma permanente y la obtención de rectas de posición, fueron la base fundamental del vuelo, como veremos más adelante. La precesión de los giros nunca fue mayor de 2° cada 20 minutos hasta latitud 87°S. Para realizar otro tipo de navegación en la última etapa, teníamos previsto utilizar el "método grilla", sobre el cual tambien volveremos más adelante.

c) Fotografía: Cada avión fue provisto de una cámara *F-8*, una de 35 mm con película color y una cámara de cine de 16mm tambien con película color. El

*CIA-15*, ya acondicionado para vuelos aerofotogramétricos, fue equipado además con dos cámaras laterales *K-17*, que no pudieron ser instaladas en *Ellsworth* debido a que el *rompehielos* las tenía a bordo. Por último, una cámara particular ayudó a que este libro tenga fotos en colores, obtenidas de diapositivas *Anscocrome*.

El Grupo de Apoyo Terrestre también fue provisto de una cámara de cine de 16mm y una de fotografías de 35mm.

No hubo tiempo material para recibir cursos y los elementos provistos no fueron de buena calidad, y a algunas cámaras les entraba luz. En un vuelo de tanta importancia, donde se iba a volar por zonas desconocidas con la existencia de varios sistemas montañosos, lo deseable hubiese sido llevar un fotógrafo dedicado exclusivamente a esa tarea, pero el problema "peso" era insoslayable.

d) Mantenimiento electrónico: Los radio-operadores hicieron varios cursos de mantenimiento de sus equipos; y el ingeniero Checchi recibió instrucción adicional sobre los compases polares y el radar doppler, siendo su presencia fundamental en todos los problemas que se presentaron durante el vuelo; pero las fallas del compás polar y radar doppler en el *CIA-15*, presentadas ya antes de iniciar la operación, no pudieron ser subsanadas. El tiempo que se dispuso para adquirir buenos y probados medios de navegación no permitió la obtención de elementos realmente idóneos.

e) Mantenimiento mecánico: Los dos excelentes mecánicos de la U.T.7.8, pertenecientes a la *Segunda Escuadrilla Aeronaval de Transportes*, sólo se preocuparon que los elementos enviados tanto a *Campbell* como a *Ellsworth* pudiesen suplir cualquier falla posible; y la presencia de un ingeniero especialista en el grupo significó una tranquilidad total demostrada por los hechos.

Se encajonaron todos los materiales y los repuestos que conformaban el soporte logístico que sería llevado por el *rompehielos* a la estación en las cercanías de la *Base Temiente Matienzo* y a la *Estación Científica Ellsworth*. A la primera se enviaron 38 cajones, un esquí adicional, 6 jatos y 120 tambores de combustible 100/130 octanos, a la segunda, 60 cajones, otro esquí adicional, 9 jatos y 180 tambores de combustible 100/130 octanos, con suficiente cantidad de tambores de alcohol, líquido hidráulico y aceite SAE 30, etc. Como veremos más adelante, el *rompehielos* llegó a *Ellsworth* cuando la U.T.7.8 ya había regresado del *Polo Sur*, de modo que sólo se completó combustible y aceite antes de emprender la etapa de vuelta a *Campbell*. No hubo necesidad de usar ningún repuesto.

f) Supervivencia: Ya se comentó anteriormente sobre las clases y cursos impartidos, y sobre las pruebas en *Mar del Plata*. En la *Base de Comando Iizetza* se practicaron zafarranchos de abandono en el mar, pruebas de recarga de oxígeno al avión y mantenimiento del sistema, mientras que en los vuelos de altura realizados se utilizaron todos los demás componentes.

En la *Estación Aeronaval Temporaria Capitán Campbell* se practicarían después

marchas con esquís y se utilizarían prácticamente los elementos de supervivencia en zonas frías. Durante la estadia en la *Estación Aeronaval Río Gallegos*, se tenía previsto además realizar marchas a pie para mantener un buen estado físico, intensificándose también los zafarranchos de abandono en el mar. Desde *Buenos Aires* los aviones llevaron el equipo de supervivencia en el mar y viveres para 12 días por hombre. Al llegar a la zona *Matienco* todo este equipo sería desembarcado en tierra y colocados en los aviones los equipos y alimentos (que iban en el *rompehielos*) para 30 días de marcha, brindando 5 700 calorías diarias, que en caso de permanecer en campamento alcanzarían a 50 días. Para la etapa final, de *Ellsworth* al *Polo*, por problemas sobrepeso en los aviones sólo se llevó alimentos para 15 días por hombre, aún sabiendo que no tendríamos la asistencia de los *aviones y helicópteros* que estaban a bordo del *rompehielos*. Sólo contábamos con la posible ayuda del avión norteamericano de búsqueda y rescate de *McMurdo*, aunque en las etapas sobre el hielo cada avión llevaría además 2 *jatos* de reserva en caso de un anevizaje de emergencia. Para el cruce del *pasaje Drake* cada avión contaba con una balsa para 10 personas y un equipo de radio "*Gibson Girl*", y el peso total de los elementos de supervivencia para los 6 tripulantes ascendía a 175 kg.; para la etapa al *Polo*, el peso total sería de 227 Kg., incluyendo trineo y esquís.



*El teniente Pittaluga controla en la BAPI la instalación de los "jatos".*

g) Equipamiento radioeléctrico. A efectos de cumplimentar los planes de comunicaciones propios y los de contacto con la *Estación Polo Sur* y *McMurdo*, básicamente, los aviones estaban igualmente equipados con los siguientes equipos:

- Transreceptor 18-S-4. 2 a 18 Mc/s. 100W. A-1, A-2 y A-3.
- Transmisor ART-13. 2 a 18 Mc/s. 100W. A-1, A-2 y A-3.
- Receptor BC-348. 200 a 500 Kc/s y 1,5 a 18 Mc/s. A-1, A-2 y A-3.
- VHF AN-ARC-1. 100 a 155 Mc/s. 8W.
- Amplificador interfono tipo BC-347.
- Radiocompás MN-26-Y (Cubre de 150/695 Kc/s y 3.400/7.000 Kc/s).
- Radiocompás ARN-6 (Cubre de 100 a 1.750 Kc/s).
- Radio altímetro APN-1 (De 0 a 400 y de 400 a 4.000 pies).

h) Comunicaciones. Los planes de comunicaciones preveían enlaces con la Central del Comando de Operaciones Navales y Grupo Naval Antártico y sus buques, Bases, Destacamentos y Refugios en el Sur continental y en la Antártida, tanto de la Armada como del Ejército y Fuerza Aérea; apoyo radiogoniométrico, y *bases* y *aviones* norteamericanos involucrados en la operación.

Informados por la USAPO (Oficina de Proyectos Antárticos de los *E.U.U.*), Dr. Henry Dater, en los primeros días del mes de octubre y a través de nuestro Agregado Naval en Washington, D.C., de las frecuencias de operación de las *bases* y *aviones* de ese país, como así también de las características de la *Estación Polo Sur* y su pista y elementos de ayuda que allí encontraríamos, se trató de conseguir los cristales para que nuestros equipos pudiesen operar con ellos sin problemas, pero no se lograron todos a tiempo, de modo que algunas pocas frecuencias quedaron sin cubrir, sin que esa falta ocasionara inconveniente alguno.

Los planes establecían que al Sur del paralelo 52°S los aviones entraban en la red antártica y debían tener contacto permanente con *buques* y *bases* de esa zona, y además de comunicar sus despegues y anevizajes, debían informar cada media hora su posición y condiciones de vuelo y cubrir 3 frecuencias, entre ellas la básica interbases de 4.490 Kc/s, que solucionaría muchos problemas.

La ayuda goniométrica también fue permanente en cada etapa. Las *estaciones* principales de apoyo gonio fueron: *Río Gallegos*, RGL, en 370 Kc/s; *Río Grande*, GRN, en 365 Kc/s; *Ushuaia*, USU, en 235 Kc/s; *Decepción*, DCN, en 330 Kc/s; *Esperanza*, ESP, en 210 Kc/s; *Matiengo*, MAT, en 385 Kc/s; *Campbell*, CAM, en 380 Kc/s; *Melchior*, MEL, en 230 Kc/s; *Ellsworth*, ECE, en 400 Kc/s; *Polo Sur*, SP, en 520 Kc/s; *A.R.A. "Unriguano"*, CHI, en 260 Kc/s; *A.R.A. "Bahía Aguirre"*, BAA, en 315 Kc/s; *A.R.A. "Punta Médanos"*, PME, en 280 Kc/s, y *A.R.A. "General San Martín"*, GSM, en 395 Kc/s. Los demás *buques* y *estaciones*, debían también estar preparadas para emitir a requerimiento de los aviones. Todas estas *estaciones* funcionaron correctamente, menos la más que fundamental *Polo Sur*, que nunca salió al aire. Ya volveremos también sobre este tema crucial, que nos ocasionara muchos dolores de cabeza.

i) Meteorología. El Plan de Operaciones del GNA N° 5/61, el "Plan Ruta Oeste", establecía que el apoyo meteorológico estaría brindado por la *Central Meteorológica Naval Buenos Aires*, la *Central Meteorológica Ushuana* (trasladada a la *Estación Aeronaval Río Gallegos*, desde donde la U.T.7.8 iniciaría el vuelo al *continente antártico*), y la *Central Meteorológica del Grupo Naval Antártico*, a bordo del *rompehielos A.R.A. General San Martín*. Por otra parte, todas las centrales meteorológicas de nuestro litoral sur, de los *buques, bases, destacamentos* de las tres armas, y fundamentalmente el avión *DC-4 CTA-2* de apoyo, también brindarían información permanente; y la U.T.7.8 enviaría su mensaje AIREP cada media hora a la *Central del Grupo Naval Antártico*, que sería oficialmente la *Central de la Operación*. Para el cruce del *pasaje Drake*, el *DC-4* despegaría media hora después que los dos *C-47*, a fin de adelantarse y brindar información absolutamente exacta de la realidad meteorológica en esa peligrosa zona.

El conocimiento del teatro de operaciones era fundamental, pues sabíamos que una cosa era el tiempo y el pronóstico en el lugar donde iniciáramos el vuelo, pero que las condiciones en medio del mar podrían ser completamente diferentes, lo mismo que en el lugar donde anevizáramos, como resultó en realidad: mientras los pronosticadores en *Río Gallegos* consideraban que en pocas horas sería el momento exacto de iniciar el cruce, sabíamos que en medio del *Drake* había un real mal tiempo y en la zona de los *montañas Foca*, donde estaba el *rompehielos* y su *Central Principal*, reinaba una *neblina* que no daba señales de mejorar, y la enorme suma de datos disponibles no era suficiente para obtener un exacto panorama general, debido a las características particulares de esa zona de operaciones. Por otra parte, insistimos que el uso de la telegrafía en AM (Amplitud Modulada) y en Morse, y las cambiantes condiciones de propagación complicaron grandemente la coordinación rápida de las órdenes de comienzo de las operaciones. Sirva de ejemplo que el inicio de la etapa de cruce del *Drake* requirió 17 despachos, muchos de los cuales necesitaron horas para ser cumplidos o aceptados. Por supuesto que más adelante todo fue mejorando al llegar al territorio blanco, donde la libertad de maniobra y operando en una zona de clima más uniforme mejoró bastante el tráfico. Es de notar, en general, que todos los operadores y estaciones realizaron su trabajo con gran celo y eficiencia, supliendo malas condiciones de propagación y medios y ajustes no fáciles de realizar en tan poco tiempo.

i) Grupo de Apoyo Terrestre. Como ya se aclarara con anterioridad, la U.T.7.8 contaba con un Grupo de Apoyo Terrestre bajo el mando del teniente de fragata médico Pedro O. Baeza que, dividido en dos unidades, tendría a su cargo las tareas de ayuda que necesitaríamos sobre el *territorio antártico*. Se embarcaría a bordo del *rompehielos* el 6/XI/1961 y debía inspeccionar como posibles pistas auxiliares las *islas Robert y Dundee*, la *Base del Ejército Esperanza*, y las *islas*



*Seymour* (Marambio) y *Cerro Nevado*, para luego desembarcar sobre la *barrera de Larsen*, en las cercanías de las islas *Robertson* y *Christensen*, para instalar la *estación auxiliar* en esa zona, estudiando inicialmente la pista de la Fuerza Aérea Argentina junto al *minatak Larsen*, del grupo *Nimataks Foca*, donde se había inaugurado a comienzos del año la *Base Conjunta Ejército-Aeronáutica Teniente Matienzo*.

Este grupo de apoyo contaba con sus carpas y provisiones, y todo el material necesario para demarcar una pista de aproximadamente 2.000m y erigir un radiofaro de 24m de altura sobre una base de cemento, con su sistema radial de tierra para lograr el máximo alcance posible.

El grupo desembarcó junto a la *isla Christensen* el martes 28/XI/1961 y al día siguiente voló hasta *Matienzo*. La inspección de la pista de Aeronáutica resultó desfavorable por su escasa longitud, muchas lomadas y grandes *grietas* en sus inmediaciones, por lo que el *Beaver* del *ARA San Martín*, piloteado por el teniente de navío A. N. D. Ricardo N. Meneses, efectuó una cantidad de vuelos de exploración en la zona hasta que encontraron un lugar a unas 12 millas del sitio de amarre a la *barrera del rompehielos* y a 6 millas de la *Base Conjunta*, casi en línea recta estos tres puntos. En cordadas se inspeccionó concienzudamente toda la zona y se la encontró aceptable. El jefe de la *Base Conjunta*, mayor Pedro P. Arcondo, les facilitó un *snocat*, *trincos*, y un *weasel* que sirvieron para transportar todo el material desde el *rompehielos* hasta el lugar de la *barrera* donde se instalaría la *estación auxiliar*, una enorme mano debidamente apreciada y agradecida. Las carpitas anaranjadas se transformaron en un hormiguero donde se trabajaba sin horarios, sólo interrumpiendo las tareas cuando las condiciones meteorológicas eran decididamente desfavorables. El transportar toda la carga desde la costa no fue fácil, debido a la gran cantidad de *grietas* que debieron ir marcando a medida que las descubrían, pero la entusiasta ayuda de los camaradas de la *Base Conjunta* hizo que todo este arduo trabajo se realizara sin grandes inconvenientes. El *rompehielos* zarpó al Norte el día 30 en busca del resto de los materiales para el reaprovisionamiento de la *Base Conjunta*, mientras que el grupo de tareas de la U. T. 7.8 se dedicaba a instalar el radiofaro en  $\varphi = 65^{\circ}00' 7S$  y  $\omega = 59^{\circ}52' 2W$ , en tanto era señalada convenientemente la pista 090-270 con barriles y banderas de colores cada 50m, y la estación de radio y central meteorológica empezaron también a dar señales de vida. La cabecera E de la pista se situó a 1.000m del radiofaro, y por total consenso de los 6 hombres que la componían decidieron también bautizarla sin permiso alguno "*Estación Aeronaval Temporal Capitán Campbell*", en recuerdo del capitán de corbeta Guillermo Jorge Campbell, que en 1959 piloteara el avión *DC-4* de la Armada Argentina que localizó la patrulla del Ejército perdida en esta zona. Previamente, a bordo del *rompehielos*, fabricaron una nueva pieza para que el emisor del radiofaro cambiara su característica original de "MA3" por "CAM". Por supuesto nadie hizo

objección alguna. ¿No era lógico, acaso?

j) Programación de las etapas. El aeródromo de *Río Gallegos* era en esos años el más austral del país en condiciones de servirnos de punto inicial del vuelo. Las pistas de *Río Grande* y de *Ushuaia* eran muy cortas y nuestros despegues con carga máxima nos exigían una pista de gran longitud.

Teniendo en cuenta la autonomía de nuestras máquinas, se decidió volar desde *Ezeiza* a *Río Gallegos*, realizar allí algunos entrenamientos faltantes y esperar condiciones favorables para el cruce de las 870 millas que nos llevarían hasta la flamante *base auxiliar* en los *minataks Foca*. Allí bajaríamos el material de supervivencia sobre el *Drake* y subiríamos el de la zona polar, sacando también las ruedas de los aviones y realizaríamos el entrenamiento real de vuelo con los esquís colocados, y nuestro postergado aprendizaje de usar los esquís de marcha para la mayoría del grupo de 18 hombres. Desde allí realizaríamos un vuelo de entrenamiento y observación de la Ruta Oeste hasta aproximadamente la *isla Steele*, en latitud 71°00'S, donde con la ayuda de los *aviones Beaver* del *rompehielos* estableceríamos un depósito de combustible debidamente señalado que nos serviría de apoyo cuando efectuáramos la larga segunda etapa de 930 millas hasta la *ECE*.

En *Ellsworth* se les haría un recorrido más completo a los aviones, se entraría en contacto radio con la *Estación Polo Sur*, y se realizaría un vuelo de entrenamiento, reconocimiento y fotogrametría: un triángulo que nos llevaría hasta la *cordillera Santa Teresita*, luego las inmediaciones del *pico Buenos Aires* al S de la *meseta Ejército Argentino*, y regreso a *Ellsworth*. De esa manera, además de probar los sistemas de navegación, conoceríamos de antemano hasta casi la mitad del territorio desconocido que tendríamos que volar para llegar a latitud 90°S, situando correctamente los avistajes realizados en esa zona por el general Pujato, como ya aclaráramos en el Capítulo II.

El apresamiento por los *hielos* del *A.R.A. General San Martín* en las inmediaciones de *Campbell* nos cambió grandemente los planes, que debieron ser modificados sobre la marcha, hasta el extremo de no contar con la ayuda del *rompehielos* en la *ECE*, ni tampoco el combustible que necesitábamos imprescindiblemente, al igual que los cajones de repuestos y los hombres del grupo de apoyo terrestre para el completo mantenimiento de los aviones. Todos los vuelos de reconocimiento quedaron anulados y el aerofotogramétrico al S de *Ellsworth* también, al no poder contar con las cámaras K-17, pero durante el vuelo se tomaron fotografías con las F-8, las de 35mm y las filmadoras de 16mm, y se pudo realizar la carta entre *Ellsworth* y el *Polo Sur*, que permite volar entre estos dos puntos con gran exactitud, como veremos más adelante.

La última etapa fue el vuelo de 740 millas entre la *ECE* y la *Estación Amundsen-Scott, Polo Sur*, y las de regreso fueron prácticamente las mismas, en sentido inverso, pero ya sobre terreno conocido y con el siempre favorable viento de

cola que aparece al navegar al N, que nos permite volar más tranquilos y con mayor velocidad.

Invitamos ahora al amable lector a regresar a *Buenos Aires* y comenzar el vuelo, una etapa a la vez.-

## Capítulo V

### Primera Etapa: Ezeiza a Río Gallegos

Recién el día 17/X/61 se emitió el despacho GHI71845 ordenando el pase del teniente médico Baeza y el mío al Comando del Grupo Naval Antártico, orden que cumplimos de inmediato para poder estar dedicados totalmente a nuestra tarea en la U.T.T.S., basada en la *Base de Comando Ezeiza*.

Poco a poco se fueron resolviendo los problemas, aunque algunos parecían insolubles: el especialista de la casa Marconi de *Cattado* llegó al país el 15/XI y se trasladó a la *BAPL*, y sin preguntar nada cambió un elemento del radar doppler y éste por fin comenzó a funcionar. Entregó los planos de instalación, comentó que el sistema no había sido probado sobre terrenos cubiertos de nieve o hielo, que posiblemente no serviría para aviones de la velocidad media de los C-47, y volvió a su país dejando a todos nuestros esforzados ingenieros con un malestar realmente lógico, pero se siguió trabajando, buscando soluciones y no más problemas.

Realizamos varios vuelos sobre el mar y al NW del país, practicando despegues con esquís y ruedas, y con jatos, y a puro instrumental para simular vuelos en medio de "embalquecimientos", etc., mientras tanto armábamos y desarmábamos las carpas, probábamos las colchonetas con sus infladores, los primitivos sistemas de calefacción, el mejor acondicionamiento de los distintos tipos de víveres, los ajustes de los esquís a nuestros zapatos, las ropas de abrigo, etc. Eran muchos los items que debíamos verificar y no olvidar ninguno de ellos. La carta provisoria "De Cabo Adams al Polo Sur", en proyección estereográfica polar y escala 1:2.188.880, ya estaba lista con toda la información posible de obtener, aunque con grandes dudas respecto de la localización de muchos de los accidentes que habían sido avistados pero no situados correctamente. En todo momento practicábamos tomando alturas y acimutes con el sextante periscópico a burbuja Kollsman, pues sería fundamental su eficacia y substituiría al práctico compás de sol que no pudimos obtener, pero este sextante nos inspiraba cada vez mayor confianza, a medida que los dos navegadores, el teniente Dionisi en el 12 y yo en el 15, tomábamos cientos de altura, y aprendimos a confiar también ciegamente en nuestros relojes de pulsera, puestos ya desde *Buenos Aires* en Hora Media de Greenwich (Tiempo Universal) y con su marcha comprobada diariamente, lo mismo que la de los cronómetros que también llevaríamos en cada avión. Leer los relatos de muchos vuelos en zonas polares nos tranquilizaba bastante, pero no dejábamos de pensar y repensar que una cosa era volar en latitud 35°S con 30°C de temperatura media, y otra muy distinta la que nos esperaba. También contábamos con sextantes a burbuja, a los cuales yo estaba particularmente adaptado desde hacía años, pero sólo nos dedicamos a usarlos por seguridad, recalculando sus errores de índice y aprendiendo a confiar también

en sus lecturas; pero la base de nuestra navegación serían los fiables periscópicos a burbuja Kollsmán.

Mucho nos tranquilizó el recibir una copia de la carta que el Dr. Henry Dater, Historiador de la Oficina de Proyectos Antárticos de los EE.UU., enviara a nuestro Agregado Naval en Washington, DC, sobre nuestro proyectado vuelo, donde le informaba acabadamente sobre los equipos usados por sus aviones, como así también las frecuencias por ellos utilizadas, características de la pista de la *Estación Polo Sur* y el apoyo logístico que allí nos brindarían, que era total. La pista tenía 2 500m de largo y 60m de ancho, orientada al 010 grilla y marcada también con barriles, a 9 200 pies sobre el nivel del mar. Habría jatos nuevos, calentadores, mecánicos de C-47, etc. Nos recomendaban realizar el vuelo entre el 10 de diciembre y el 31 de enero, lo que estaba dentro de nuestros planes. Otro problema que se solucionaba, pues de ninguna manera la U T 78 hubiese podido estar lista a operar a partir del 1º XI, como calculó la superioridad inicialmente, fecha que fue pospuesta por las malas condiciones glaciológicas en el *Mar de la Flota*, *estrecho Antaretic* y proximidades de la *isla Robertson*. Baste recordar el despacho del 17 de noviembre a las 0930 en el cual desde los *EE.UU.* nos informaban que "los planos y las fichas de los compases polares se enviaban ese día desde *Miami*". El problema compras en el exterior tuvo muchos bemoles, como podrán deducir los amables lectores.

Nuestro Grupo de Apoyo Terrestre en los *mmataks Foca* había zarpado ya con el *rompehielos* desde *Buenos Aires* el 6/XI, y el 28 nos informó su jefe el teniente de fragata médico Baeza que había desembarcado con su gente en la *barrera Larsen* entre las *islas Robertson* y *Christensen*, luego de haber inspeccionado con los helicópteros S-55 matriculas 2-H-11 y 2-H-14 del *rompehielos* las pistas de emergencia en las *islas Robert, Dundee, Seymour* y *Cerro Nevado*, como se le había ordenado. Al día siguiente volaron en el *Beaver DHC-2*, matrícula 3-G-6, embarcado también en el *rompehielos* y piloteado por el teniente de navío A. N. D. Ricardo N. Meneses, hasta la *Base Conjunta Teniente Matienzo*, donde luego de recorrer esa zona buscando un lugar apto para marcar nuestra pista pudieron comprobar que toda esa superficie era inepta, con *grietas*, ondulaciones, y de corta longitud, por lo que cuerdamente siguieron buscando y encontraron otra más cerca del lugar de desembarco, a unas 12 millas del borde de la *barrera*, donde establecieron campamento. El jefe de la *Base Conjunta*, mayor del Ejército Argentino D. Pedro P. Arcondo, tuvo la enorme gentileza de prestarles un *snocat* y un *trineo*, con los cuales comenzaron a llevar todo el material y combustible al campamento, donde prontamente el color anaranjado de las carpas rompió la blanca y negra monotonía de la zona de los *mmataks* que los rodeaba. El Mayor Arcondo les facilitó después un *weasel* y 3 casillas de emergencia de aluminio y madera, donde se guardaron los materiales de la estación meteorológica, y los equipos de radio y del radiofaro a construir.

El 30 zarpó el *A.R.A. General San Martín* de regreso al norte y el teniente

Baeza, ayudado por un grupo entusiasta del personal de la *Base Conjunta* situada en el *mmatak Larsen*, continuó llevando la carga al campamento, mientras su personal, unido en doble cordada y provistos de largas varillas comprobaban la pista en toda su longitud y la señalaban reglamentariamente. La pequeña estación meteorológica entró pronto en funciones, la estación de radio se armó y luego de colocarle su antena entró en contacto con varias *bases* en la frecuencia antártica de 4.490 Kc/s. La base de cemento del radiofaro también empezó a tomar forma, lo mismo que sus alambres de plano de tierra, mientras se iba armando la torre de 24m de altura. Todos los hombres trabajaban sin prestarle importancia a los relojes, pero como siempre el tiempo apremiaba e ir al comedor instalado en una de las casillas no les llamaba mucho la atención, pues tenían por cocinero al conscripto Vega, cedido por el *rompehielos*, que nunca en su vida había preparado un simple huevo frito y no tenía la mínima idea de cómo saciar el hambre canina de un grupo de hombres trabajando muchas horas al aire libre con temperaturas que no subían del punto de congelación. El pobre Vega sólo era bueno para preparar y servir mate, pero los estómagos exigían calorías y platos que tuvieran por lo menos gusto a comida. Las frecuentes invitaciones de la *Base Conjunta* a comer eran entusiastamente celebradas, y desequilibraban más de la cuenta las provisiones de los camaradas del Ejército y la Aeronáutica. La torre del radiofaro se ubicó 1.000m al E de la cabecera de la pista 090-270, que tenía una longitud de 2.000m y 50m de ancho, y estaba señalada cada 50m con banderolas de colores vivos. Como su extremo occidental apuntaba al enorme y característico *mmatak Murdoch*, de 1.300 pies de altura aproximada, no habría problema en ser reconocida desde gran distancia. El día 4/XII terminó su señalamiento y el grupo de apoyo continuó con el transporte del material y combustible desde el borde de la *barrera* y el armado de la torre del radiofaro.

En *Buenos Aires* seguíamos progresando y todo lo fundamental a ser efectuado por la Armada ya estaba hecho, de modo que se decidió emprender el vuelo el día martes 5 de diciembre a la mañana, para continuar en *GAL* la finalización de problemas menores y el entrenamiento faltante. Por otra parte, lejos de las familias el estrés sería menor y los 12 integrantes podrían dedicarse tiempo completo a la Expedición.

Quiero dejar constancia que desde ahora en adelante, iré copiando en forma casi literal mi Diario Personal del vuelo, por supuesto que aclarando todo lo que corresponda. Este Diario está ahora a mi lado y muy poco me apartaré de lo que en él quedó escrito.

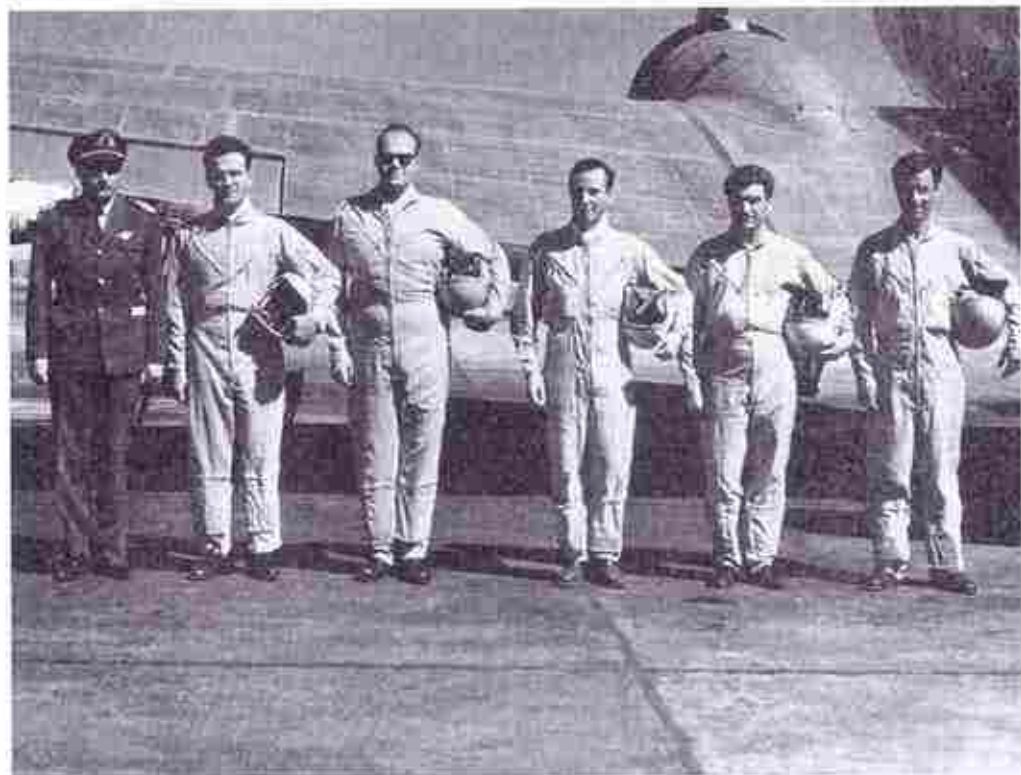
A las 0900 del día 5/XII/1961 hubo formación junto a los dos aviones en la *Base de Comando Izeiza*. Estuvo presente el señor Comandante de la Aviación Naval, capitán de navío aviador naval D. Jorge A. Bassi y otros pocos oficiales. Se dio lectura a la orden de partida, las tripulaciones vestidas con mamelucos anaranjados junto a sus aviones, los saludos de práctica, deseos de buena suerte y buen trabajo, algunos familiares, todo el personal femenino y masculino de la

*Base*, y si la totalidad del personal civil y militar que había trabajado en la preparación de los aviones, cuyos abrazos eran interminables y nos hicieron tomar conciencia que 12 hombres iban a dar comienzo a un vuelo pero que otros cientos también estarían volando todo el tiempo a nuestro lado, hecho que nos conmovió más de lo que imaginábamos. Toda la Armada Argentina integraba la Expedición.

Motores en marcha a las 0940, un silencio poco común a bordo entre todos nosotros, ¿dónde estarían nuestros pensamientos más íntimos en ese momento? Ambas máquinas cargadas a 29.540 libras y sin jatos, lentamente nos dirigimos a la cabecera de pista con el *CTA-12* por nuestra aleta de babor (por nuestra izquierda y ligeramente atrás). A las 0953 motores a fondo y despegamos en formación. Después de tomar altura caímos al rumbo general S rumbo a la *Base Aeronaval Río Gallegos*, pero a los pocos minutos, al empezar a llevar la navegación por instrumentos, volví a comprobar una vez más que el compás polar (CP) giraba loco y luego se detenía en 230°. Como el técnico electrónico estaba a bordo del *12*, al sobrevolar *Cachari* el capitán Quijada ordenó poner rumbo a *Isporta*, donde aterrizamos a las 1207. Vino el técnico a ver el CP y diagnosticó que "sólo se trataba de unas basuritas y que andaría bien", razón por la cual volvimos a despegar a las 1305 y pusimos Dv 199° para cubrir las 830 millas que nos separan de nuestro destino. El CP del *15* se comportó en forma anormal y a las 1934 aterrizamos en *Río Gallegos (GAL)*. El comportamiento de los Kollsman fue excelente, aunque el compás polar seguía sin inspirarnos confianza por sus permanentes salidas de servicio y quedar en "memoria", es decir sin trabajar, y el radar doppler continuaba en huelga. Los goniómetros captaron la radiobaliza de *GAL* a la distancia esperada y comprobamos que las planillas de desvío levantadas en *Buenos Aires* eran correctas.

El pronóstico de cruce era desfavorable y todos nos dedicamos a sacar los esquís del interior de los aviones para instalarlos mañana a primera hora. A las 0030 del día 6, en que yo cumplía mis primeros 37 años de vida, pudimos hablar con el capitán de navío D. Jorge H.E. Pernice, comandante del Grupo Naval Antártico, quien nos informó que había terminado la carga de nuestros cajones en la *Base Esperanza*, del Ejército, y que a las 0300 zarpaba el *Q-4* rumbo a la *isla Robertson* a intentar la segunda penetración en la zona, que esperaba no fuese tan problemática como la primera, que le causara ligeras averías en su proa por el inusual espesor del pack que tuvo que atravesar. Aunque se escuchaba bastante mal, volvimos a recordarle que sería muy conveniente que un helicóptero *S-55* efectuase otro reconocimiento de la *isla Cerro Nevado*, pese a los favorables informes de nuestro Grupo de Apoyo, ya en los *mmataks Foca*.

Pedimos disculpas al lector por un racconto algo cansador acerca de las comunicaciones de los 3 primeros días de estadía en *GAL*, pero lo hacemos para que



*Ezeiza, 5/XII/1961: Tripulación del CTA-15 antes de iniciar la etapa a Río Gallegos.*



*Ezeiza, 5/XII/1961: Tripulación del CTA-12 antes de iniciar la etapa a Río Gallegos.*



se comprendan acabadamente los problemas que tuvimos que afrontar usando vetustos sistemas de comunicaciones, en Morse y en Amplitud Modulada, con muchos destinatarios, y operando en un teatro de operaciones amplio con diferentes condiciones de propagación; y, primordialmente, la falta de estaciones meteorológicas destinadas a cubrir el sur del continente, el *pasaje Drake* y el norte de la *península antártica*. Volvemos a recordar que no contábamos entonces con fotos satelitales que brindaran a los pronosticadores cartas sinópticas que simplificaban muchas carencias.

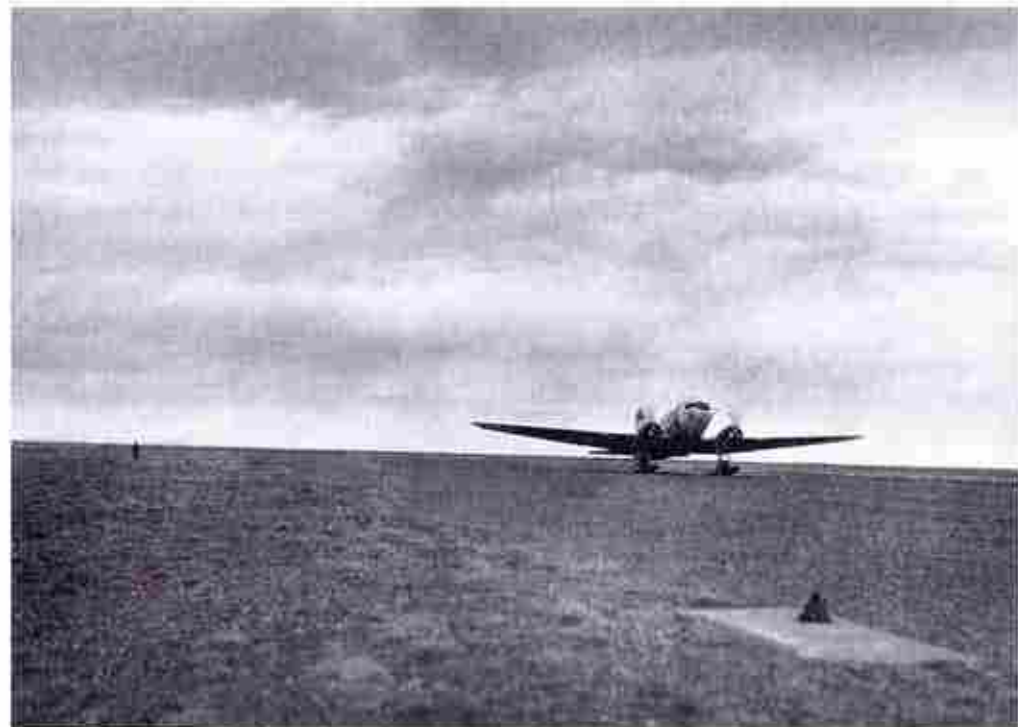
Por despacho GH 061121 de Cognuntar se puso en vigor el Plan Ruta Oeste y



*Río Gallegos: suboficial Franzoni junto al CTA-15 con sus esquis ya colocados.*

todos los *buques, bases, destacamentos y aviones* que lo integraban comenzaron a cumplir su rol en la operación.

Los esquis de nuestros aviones fueron instalados y comenzaron los vuelos de entrenamiento simulando todas las situaciones posibles. Los equipos de supervivencia en el mar también fueron estibados convenientemente y la U.T.7.8 quedó lista a iniciar la segunda etapa de cruce del peligroso *pasaje Drake* en cuanto estuviese lista la pista de la *zona isla Robertson* y se dieran condiciones climáticas favorables: eran cerca de 870 millas a recorrer con tres zonas de clima disímil que debían concordar en tiempo con toda exactitud. Desde el comienzo de preparación de nuestro vuelo, habíamos quedado bien en claro que



*El CTA-15 en Río Gallegos practicando despegues y aterrizajes con esquís.*

se cumplirían todas las reglas de seguridad convenientes y que en ningún momento las violáramos en alardes de "gauchaje" o temeridad sin sentido. La paciencia, la lógica y la experiencia, condicionadas por la meteorología, serían las reglas de oro a seguir en todo momento. Los despegues de entrenamiento fueron todos normales, y haciéndolos con cargas de hasta 32 500 libras y sin necesidad de jatos los aviones ya estaban en el aire usando solo las 2/3 partes de la longitud total de la pista, que era de 1.700m. Las velocidades de ascenso con máxima carga oscilaban entre los 200 y 300 pies/minuto, y las de crucero -también con carga de más de 32 500 libras- eran algo menores a lo deseable, pues apenas alcanzaban los 110 nudos, algo previsible con los esquís colocados, carga máxima y la necesidad prevista de trepadas y descensos por razones meteorológicas. Nuestro Grupo de Apoyo Terrestre ya nos había informado haber observado pistas auxiliares de anevizaje en las *islas Robert, Dundee, Cerro Nevado y bahía Esperanza*, y no tener todavía lista la de *isla Robertson*, la fundamental del vuelo, y que el radiofaro seguía todavía en construcción.

Durante los últimos trece días no se habían presentado condiciones favorables de cruce, pero el clima comenzaba a mejorar de acuerdo al estudio de la carta del tiempo de nuestros meteorólogos instalados en la *Base Río Gallegos*, los tenientes de navío D. Salvio O. Menéndez y Julio Pérez Habiaga, y se envió a Cognuntar el despacho GH 062200 informando "Central Gallegos prevé posible cruce a partir 48 horas". El siguiente día 7 a las 1045 nuestra central meteo-

rológica nos confirmó que las condiciones si eran favorables, razón por la cual nuestro comandante Capitán Quijada decidió iniciar el vuelo, pese a que el *rompehielos* estaba navegando todavía en demanda de la *isla Robertson* y que de ese buque debía emanar la orden de iniciar la etapa, pero las posibilidades de cruce eran ventanas climáticas de poca duración y no se presentaban a menudo, razón por la cual había tomado esa decisión y envió a Cognuntar un segundo despacho GH 071050 reiterando "Condiciones favorables iniciar cruce hasta 12 horas. Espero urgente orden cruce".

Se completó combustible en los aviones, se consultó nuevamente con los meteorólogos de la *estación* y a las 1348 horas despegamos rumbo al *cabó de Hornos* para iniciar la etapa. El tiempo era amigable y se envió el tercer despacho GH 071348 informando a Cognuntar y a todos los *buques* y *bases* de la operación "A 1348 decolamos Gallegos destino Robertson. Espero en vuelo conforme orden iniciar el cruce". Sin noticias de radio, remitimos un cuarto despacho GH 071447 a Aerogal "Solicito urgente respuesta mi despacho solicitando cruce, mantenga contacto con este avión". Seguimos sin recibir respuesta alguna, de modo que transmitimos un quinto despacho GH 071628 "Sobrevuelo cabo de Hornos proa isla Smith. Reitero autorización cruce". Las aguas extrañamente quietas del siempre sombrío *Drake* invitan a seguir el vuelo, y nuestro *DC-4* de apoyo nos daba buenas condiciones en medio del *pasaje*, pero a las 1633 y ya al sur de *Hornos* recibimos juntos dos despachos del Comandante del Grupo Naval Antártico: el GH 071117 "Situación sinóptica favorable. Debe esperarse mejora situación local" y el GH 071608 "Regresar de inmediato", razón por la cual viramos 180° poniendo proa al Norte y abortando el vuelo. Junto con ellos recibimos también otro despacho, esta vez de Coperavales, retransmitiendo uno de Cognuntar: GH 071610 "Le retransmito de Cognuntar. Su 071348 regresar inmediato. No despegar sin orden Cognuntar". A las 1635 contestamos a Cognuntar informativo Coperavales "Recibido su 071608. Regreso Gallegos". Evidentemente, como dijéramos con anterioridad, las distintas opiniones de las centrales meteorológicas y las inevitables demoras producto de las comunicaciones en Morse actuando en zonas muy alejadas entre si y con condiciones de propagación cambiantes, hacían abortar un vuelo que podría haber sido exitoso. Prueba de ello es que *Jeaerogal* envió su GH 071630 a Cognuntar e informativo para la U.T. 7.8 diciendo: "Por estimar evolución meteorológica netamente favorable próximas cuatro horas pido reconsiderere orden regreso U.T. 7.8". (Este despacho no obtuvo respuesta inmediata; pero el caso es que el Grupo de Tierra izó la torre del radiofaro el día 9, con la llegada del *rompehielos* a la zona, finalizando esa tarea el día 12 y dando el sistema en funcionamiento recién el día 16/XII).

Al llegar a proximidades de *Río Gallegos* arrojamos sobre el mar el excedente de combustible para estar en peso de aterrizaje. Tocamos pista a las 1851 horas, con un tiempo excelente, pero con las caras largas de las tripulaciones que no

entendían lo que realmente estaba sucediendo.

Y el resultado del intento no se hizo esperar y si llegó puntualmente el GH 071701 "Reservado" destinado a nuestro Jefe capitán Quijada. Personalmente no estoy de acuerdo con estas soluciones, en absoluto. Por esa razón "el Negro", como cariñosamente todos llamábamos a nuestro comandante, remitió otro despacho, el GH 072100, que decía textualmente a Cogruntar e informativo para Coperavales, Covia y Jeremeteoro: "A 0930 horas el pronóstico meteorológico aconsejaba cruce de inmediato. Por mi 071050 solicité autorización cruce. Al no recibirse respuesta al mismo y en vista confirmación pronóstico decolé según mi 071348 reiterado con mi 071628 sobre vertical cabo de Hornos. CVA-2 a 120 millas al norte isla Smith informaba visibilidad y plafond ilimitado. Nuestra información meteorológica pronosticaba que condiciones locales adversas en Robertson a 1400 mejorarían para hora de anevizaje a 2100. Sugiero se arbitren medidas para recibir orden decolaje con anticipación suficiente debido dificultades obtener enlace con rompehielos".

A su vez, Cogruntar contestó el GH 071630 de los meteorólogos de *Río Gallegos* con su GH071718 expresando: "Por mi 071117 le comuniqué que situación sinóptica era favorable, pero no las condiciones locales. Estoy en la zona de isla Robertson, el plafond es 100 metros y no tiende a evolucionar. Ordenaré iniciación vuelo cuando las condiciones sean favorables".

Queda claro entonces que lo acotado a comienzos de este capítulo era totalmente cierto: el teatro de operaciones era muy amplio, las condiciones meteorológicas muy diferentes a lo largo de rutas muy extensas, y los medios obsoletos de comunicación con los que debía operarse no permitían la agilidad necesaria para una operación de tanta envergadura.

Peró el caso es que los planes de operaciones están para ser cumplidos y a veces un sincero deseo de adelantarse a los acontecimientos es contraproducente. Prueba de ello es que a las 1852 habíamos enviado otro despacho a todos los correspondientes informando haber aterrizado en *Gallegos*, y a las 2034 el Comando de Operaciones Navales nos solicitaba posición de los aviones de la U.T.7.8.

A las 2330 del mismo día 7 volvimos a saber del comandante del Grupo Naval Antártico por su despacho GH 072116, pues parecía que de pronto las condiciones de propagación se habían abierto y empezaban a llegar todos los mensajes que antes no tenían respuesta inmediata. Nos informaba extensamente de las condiciones de la pista en la zona de los *minataks Foca* y la instalación y característica del radiofaro a entrar en servicio dentro de dos días. También daba información de las pistas de emergencia en las *islas* y del radiofaro de la *Base Esperanza* del E.A. Pero el caso es que el *Q-4* llegó a la *isla Robertson* recién el día 9 y ese día levantaron la torre del radiofaro, cuya característica MA3 en 380 Kc/s cambiaron los técnicos de nuestro Grupo de Apoyo por la de *CAM*, pues a bordo del *rompehielos* construyeron un nuevo disco metálico que accionaba el

transmisor automático, dado que a nuestra *base* la bautizaron- también sin permiso- con el nombre de *Estación Aeronaval Temporalia Capitán Campbell*, en recuerdo del avión DC-4 de la Armada Argentina característica CIA-2 pilotado por el entonces CC D. Guillermo J. Campbell, que encontró en esa zona el 15/VI/1959 a una patrulla perdida del EA arrojándole viveres y elementos, como comentáramos en el Capítulo II. Pero el caso es que nuestro flamante radiofaro empezó a funcionar y con dificultades recién el día 16, y arreglado a tiempo para nuestra llegada dos días después, como veremos más adelante.

Pensábamos ir a dormir luego del más que movido día 7, cuando cerca de la medianoche recibimos otro despacho de Cogruantar, el GH 072327 diciendo "Mi 071701 dado por cumplido por razones de servicio", calmando un poco el ambiente, pero a las 0010 del 8 recibimos con gran sorpresa otro despacho de Cogruantar, informativo para todas las unidades de la operación. Este GH 072341 nos ordenaba "Iniciar vuelo destino Robertson", seguido pocos minutos después por otro GH 080005 informando "San Martín prestará apoyo meteorológico y radioeléctrico en proximidades Robertson", al que contestamos orgánicamente con el GH 080036 "Decolare 0530 efectos verificar situación meteorológica", pues nuestros pronosticadores debían estudiar la próxima carta de 0300.

Era lógico que todos nos preguntáramos qué clase de cambio repentino de condiciones meteorológicas pudo haber sucedido, pues menos de ocho horas antes nos habían ordenado tajantemente abortar el cruce, pero no era el caso seguir con argumentos que no conducían a nada. Por supuesto esa noche tampoco pudimos dormir sino de a ratos y sentados en sillones o sillas, y en la madrugada enviamos un nuevo despacho a Cogruantar, el GH 080445, diciendo "Por falta colectivo antártico y ausencia información horario requerida a estaciones antárticas imposible confeccionar carta 0300 horas. Estimo conveniente no iniciar cruce hasta contar carta 9 horas. En caso contar usted con información suficiente espero apoyo meteorológico esa unidad y orden de cruce", al que nos contestó con el GH 080540, recibido a las 0545: "Su 080445 iniciar vuelo". Pero la responsabilidad lógica de la central meteorológica propia, y el respeto a la capacidad de nuestros meteorólogos, y la seguridad absoluta de la inexistencia de terquedad sino sentido común y prudencia, nos obligó a enviar al *rompehielos* otro despacho, informativo además a todos los comandos involucrados y también al Comando de Operaciones Navales, reiterando: GH 080730 "Despegue demorado por estimar meteorología desfavorable. Sugiero esperar carta nueve horas". Largo rato estuvimos estudiando la carta sinóptica de las 0900 horas, que no terminaba de satisfacer a los meteorólogos de la estación ni al comando de la UT.7.8, pues había *estaciones* importantes que no enviaron sus informes y la situación no era fluida en absoluto. Pero a las 1340 recibimos el GH 081129 del *rompehielos*: "Condiciones meteorológicas van subsistiendo favorables desde cero horas. Condiciones locales continúan favorables. Sigue en vigor mi orden iniciar vuelo. Asesoramiento meteorológico final a cargo Aerogal/21" (nuestra

central meteorológica en *Río Gallegos*). Discutida largamente la situación y la nueva reiteración del Comando, a las 1320 se decidió iniciar el cruce pese a las condiciones no muy propicias en la zona de *Campbell* y sin noticias del *Drake*. Como los aviones estaban siempre listos a despegar y la falta de sueño y descanso de todos los tripulantes no se consideró un escollo insalvable, a 1410 del día 8 se pusieron los motores en marcha luego de comprobar una vez más que todo estaba en orden, y a las 1421 decolamos luego de una corta corrida enviando el GH 081421 "He decolado *Gallegos* destino *Robertson*". Como siempre, rato después decolo nuestro fiel amigo el *CIA-2* para darnos informaciones fidedignas del estado de la ruta debido a su mayor velocidad. El capitán Acuña era nuestra mayor tranquilidad.

Volábamos sin el RD, pues el error inicial del CP era de  $+26^\circ$ , que se lo pudo llevar sucesivamente hasta  $-2^\circ$  a las 1440. Sobrevolamos *cabo de Hornos* a las 1640 e iniciamos el cruce en medio de un sistema nuboso con lluvias que nos obligaba a trepar y bajar sin avistar el sol y muy poco la superficie del mar, ni encontrar un nivel de vuelo aceptable. Las turbulencias del avión no nos permitían tampoco obtener una lectura confiable de la deriva, de modo que considere un valor de  $-10^\circ$  para llevar la derrota a la vieja amiga *isla Smith*. Nadie emitía opinión alguna, pero evidentemente no estábamos tranquilos y teníamos los ojos y oídos en la radio esperando algún informe de nuestro *DC-4* meteorológico, que con su radar y posición podía darnos datos precisos de la situación.

A las 1708, y a 56 millas al S de *Hornos*, seguíamos volando entre nubes negras que nos sacudían constantemente, cuando el *CIA-2* salió al aire informándonos que sufría formación de hielo y que las condiciones meteorológicas seguían empeorando, lo que motivó que de inmediato el capitán Quijada le ordenara regresar y nosotros hiciéramos lo mismo y pusiésemos proa a nuestro punto de salida, enviando al mismo tiempo un despacho a Cogerantur informativo a Coperavales, Covia y Jeaterogal. GH 081712: "Regreso por encontrar ruta condiciones desfavorables. Posición cinco seis millas sur cabo de Hornos vuelo instrumental a tres cero cero metros, turbulencias y formación hielo severas. DC4 posición uno dos cero millas sur cabo Hornos informa techo nubes cinco cero metros. Lluvia sobreenfriada y fuerte turbulencia impide buscar techo nubes". El regreso fue la misma coctelera que la ida, pero las condiciones de nuestro punto de llegada seguían siendo estables y cuando a las 1737 dejábamos por babor nuestro amigo *cabo de Hornos*, comenzamos a ver las cosas con más calma. A las 1846 por *traves Río Grande*, y cuando llegamos al mar eyectamos otra vez 250 galones para poder aterrizar en peso, cosa que hicimos a las 2010 horas.

Nuestro CP precesionó de nuevo  $20^\circ$  en las últimas 3 horas, de modo que terminé de convencerme que no podría contar con él durante el resto de la Expedición.

Muchas caras con mezcla de cansancio, frustración y algo de enojo. Pero la meteorología del siempre impredecible *pasaje Drake* volvió a negarse, como lo hizo a menudo durante siglos con todos los que se aventuraron por sus dominios.

Amarramos bien los aviones, colocamos sus pinchos, calzos, lonas, etc., y antes de ir a comer remitimos a todos los integrantes del Plan Ruta Oeste, comenzando por nuestro Jefe Cogruantar, el despacho GH 082100: "Día nueve no podré intentar cruce por necesidad inspección aviones. Predicción meteorológica Aerogal/21 desfavorable".

A las 2330 horas de ese día 8 los capitanes Pernice y Quijada pudieron tener una larga conversación radiotelefónica, que sirvió para aclarar de una buena vez muchos desentendimientos; y el comandante de la U.T.7.8 fue autorizado oficialmente a iniciar vuelo sin orden de Cogruantar, aunque con previo despacho de intención remitido con la mayor antelación posible. Esa lógica solución nos tranquilizó a todos, pues no había duda alguna que quienes tenían mayor interés en volar en condiciones de máxima seguridad eran los integrantes de la U.T.7.8. Ya más tranquilos y con mucho sueño nos fuimos todos a dormir por un muy largo rato.

Por suerte el oficial que quedó de guardia esa noche tuvo el buen tino de mostrarnos recién a la hora del desayuno otro despacho recibido de Cogruantar en horas de la madrugada, el GH 082337, que nos decía: "Autorizado decolar cuando tenga condiciones favorables, comuníqueme intención con la mayor anticipación posible efectos poner en ejecución apoyo meteorológico y radioeléctrico Plan Ruta Oeste".

Ese día 9 nos levantamos cerca del mediodía, para encontramos con que nuestros excelentes mecánicos ya estaban trabajando en los motores para que pronto todo estuviese listo para continuar la operación. El sueño y el descanso no logró disipar sin embargo la situación de nerviosismo y desencanto que embargaba a todos, pues dos intentos fallidos y la diferente apreciación de la situación meteorológica de dos centrales que debían estar de acuerdo observando casi los mismos datos, introdujo un estado de ánimo no conveniente en una operación en la que todos los engranajes debían accionar en forma idéntica, por otra parte, una salida en falso significaba también deterioro nervioso de las tripulaciones, desgaste de los aviones, consumo de combustible y horas de vuelo, y también desprestigio para la Armada, algo intocable para todos.

Ese día 9 el *Q-4* llegó a *Campbell* y pudieron recién levantar la torre del radiofaro, y el nombre de "*Estación Aeronaval Temporal Capitán Campbell*" se hizo oficial, con gran alegría para todos. Los *aviones Beaver* volaron hasta los 68°10'S a lo largo de la *barrera de Larsen* y observaron que hasta los 67°30'S se podía navegar, pero más al S el *pack* estaba completamente cerrado y era imposible penetrar, de modo que las posibilidades de encontrar la Ruta Oeste desaparecieron oficialmente por completo. Lo único bueno fue que salvo pequeñas zonas costeras con muchas *grietas*, la *barrera* parecía apta para que los aviones de la U.T.7.8 pudieran efectuar anevizajes de emergencia o marcar depósitos de combustible para tener mayor seguridad durante la etapa a *Ellsworth*, pues en nuestros planes estaba la posibilidad de levantar una *pista de emergen-*

cia con combustible mucho más al S, cerca de la *isla Steele* en los 71°S, por lo menos, desde donde uno de los *aviones Beaver* del *rompehielos* anevizado pudiese servirnos de apoyo meteorológico durante la etapa.

Una fuerte *nevisca* con vientos muy arrachados interrumpió el día 10 todas las actividades en la zona de *Campbell*, y en *Río Gallegos* aprovechamos esa situación para seguir controlando equipos y elementos, efectuar largas caminatas para mantener un mejor estado físico, y poder estudiar la evolución meteorológica que se había deteriorado enormemente, y ahora si todos estaban de acuerdo con que lo mejor era quedarse en tierra trabajando y no intentar salir a volar, más allá de algunas prácticas de despegues y aterrizajes. Nuestros meteorólogos pudieron también al fin mantener una conversación radiotelefónica con el teniente de navío D. Rubén Nasta, a cargo de la central a bordo del *rompehielos*, limándose así también algunos desentendimientos inevitables.

El capitán Checchi seguía trabajando horas y horas con el CP del *CTA-15* tratando de sacarle el error permanente que tenía desde su instalación, pero sin éxito alguno. Yo estaba completamente convencido que no podría contar con él, pero por lo menos el del *12* parecía funcionar. Al fin, con el avión en tierra, el error quedó en -2° por hora de promedio, pero ¿qué iría a pasar otra vez en vuelo, que era lo importante?

Poco a poco el humor fue mejorando y las ganas de iniciar la primera etapa de importancia crecían constantemente. El domingo nuestro jefe tuvo la feliz idea de llevarnos a cenar a la ciudad y ese cambio de ambiente sirvió de efectivo mejoramiento al estado de ánimo de todo el grupo. Como la iniciación del cruce dependía ahora directamente del capitán Quijada en base al informe de nuestros meteorólogos y los adicionales del *rompehielos*, el tener los aviones listos con sus tripulaciones a media hora de aviso trajo una sensación de tranquilidad y las sonrisas volvieron a aparecer. La confianza en sí mismos, ese fundamentalísimo factor en toda operación, había vuelto para quedarse, aunque las cartas de tiempo seguían siendo negativas y no existía probabilidad alguna de movernos. El radiofaro seguía sin funcionar, porque las condiciones meteorológicas impedían terminar su instalación y puesta en servicio, que recién finalizó el día 13, mientras el pack mantenía al *rompehielos* adosado a la *barrera* y las precarias condiciones de su proa no le permitían intentar siquiera una navegación normal. Todo dependía ahora de la cambiante meteorología.-



## Capítulo VI

### Cruce del pasaje Drake

La situación comenzó a cambiar lentamente y el *Q-4* informó por GH 121911 "Probable puesta en servicio radiofaro día 13 a 1200 horas. Improbable San Martín pueda zarpar Robertson antes", pero el caso fue que el radiofaro recién comenzó a operar con algunos problemas el día 16. El día anterior pude hablar por radio con el CC AN D. Rubén Norberto Paccagnini, Jefe de la Unidad Aeronaval del *San Martín*, quien me alertó sobre los problemas del radiofaro CAM, y también de las alternativas de efectuar apoyo radioeléctrico con buque propio o la *Base Conjunta Teniente Matienzo*. Pero cuando las condiciones meteorológicas en *Gallegos* eran medianamente favorables, el *Drake* seguía de mal humor y el sol brillaba en *Campbell*, o la situación se invertía a las pocas horas. Evidentemente nunca podríamos efectuar el cruce con un 100% de seguridad en toda la ruta, de modo que era imperioso sacrificar algunas situaciones: la local era la que menos nos preocupaba, pero las 445 millas sobre el mar debían volarse con seguridad y la zona de anevizaje debía también ofrecernos un mínimo de buen tiempo. Por otra parte, el *rompehielos* seguía atrapado contra la *barrera* frente a la *isla Robertson*, la Ruta Oeste había sido descartada y nosotros necesitábamos el fundamental apoyo de combustible en *Ellsworth* para poder cumplir nuestros planes al Sur de esa *estacion científica*.

El hidroavión *Martin Mariner PBM* estuvo listo a partir del 15/XII y el *DC-4 CTA-2* compartía con nosotros la estadia en *GAL*. El *remolcador A.R.A. Chiriguano* nos daría apoyo en el cruce del *Drake*, por estar ya en esas aguas, y el *remolcador A.R.A. Sancarion* permanecería en *USU* "a la orden" ante cualquier eventualidad. Debíamos cubrir todas las posibilidades con los medios con que contábamos. Sabíamos que las Tablas de Supervivencia vs. Temperatura de la Marina Norteamericana establecían que en el agua a 0°C el tiempo era de 15 a 45 minutos, subiendo a 30 a 90 minutos con agua de 0°C a 5°C. No era el caso calcular o buscar la línea de *convergencia antártica* de las aguas del *pasaje* durante el vuelo, porque en caso de caer estaba perfectamente claro que las posibilidades reales de salir con vida no eran muchas, pero la confianza en nuestros aviones estaba por encima de cualquier pesimismo y en momento alguno pusimos en duda el éxito de nuestros planes. La confiabilidad en los *DC-3* estuvo siempre por encima de todo tipo de eventualidades.

El sábado 16 de diciembre el *Q-4* pudo empezar a moverse unos pocos metros y el barómetro de los *islotos Evangelistas*<sup>8</sup> comenzó a dar indicios, por fin, de una tímida subida. Los capitanes Pernice y Quijada pudieron tener otra larga conversación: quedó bien clara la situación de nuestra pista en *Campbell* y todos los datos para un aterrizaje instrumental; y los informes meteorológicos de esa

zona también mostraban una tendencia favorable. El capitán Quijada, en acuerdo con los pilotos, estableció las condiciones básicas para el anevizaje: 200m mínimos de plafond y 10 Km de visibilidad, de modo que el domingo 17 enviamos un despacho informando intención de despegar en la madrugada siguiente si la carta sinóptica de las 0300 era favorable.

Por supuesto que esa noche tampoco pudimos dormir mucho. Volví a revisar todos los equipos, a comprobar el orden de las cartas argentinas N° 60, 110, 121, 124, 126, 127, 128 y 129, las americanas H.O. 16384-5, 16385 y GNC-26N; y fundamentalmente las varias copias de la provisoria "De cabo Adams al Polo Sur", confeccionada en la *BAPF*, además de todo el instrumental básico y auxiliar, pues desde una goma de borrar a lápices bien afilados y tablas y almanaques náuticos eran indispensables, amén de mi infaltable botella plástica con jugo de naranjas, resabio de mi origen correntino.

La diana del lunes 18/XII fue a las 0315, pero todos estaban ya despiertos cuando el camarero empezó su ronda por las puertas de los camarotes de la *estación*. "Desayuno malo y apresurado", dice textualmente mi Diario. La carta del tiempo volvió a ser estudiada, la charla prevuelo se demoró y recién a las 0450 salimos hacia los aviones, cuyos motores habían sido puestos en marcha por los suboficiales Franzoni y Rodriguez, que junto a los radio-operadores Ibasca y Elias nos esperaban ya listos en sus puestos. El CP del 15 giraba loco como siempre; el capitán Checchi le dio un vistazo sin poder mejorarlo y decidimos



*CTA-12 sobrevolando Tierra del Fuego rumbo al Cabo de Hornos.*

olvidar el tema. Le entregué a cada comandante de avión otra copia del despacho GH 072116 con todas las características de la pista en *Campbell*, colocamos sólo un jato en el vientre de cada avión, rodamos a la cabecera de la pista, ligero viento del sector S, y decolamos a las 0548, el 15 sin CP ni RD, algo previsible desde hacia tiempo. El *CTA-2* nos siguió media hora después, para poder informar del tiempo en el *Drake* con bastante anticipación.



*Través Cabo de Hornos. Iniciamos cruce del pasaje Drake.*

Ganamos altura lentamente, el tiempo sobre Tierra del Fuego era bueno: muchos cúmulus y algunos estratos, excelente visibilidad. Cruzamos el *canal Beagle* y seguimos proa al *cabo de Hornos*, nuestro básico punto de partida y llegada para cruzar el *Drake*, como si estuviésemos a bordo de un buque.

A las 0820 vertical *cabo*. Mar calmo, pero muchas nubes muy bajas y completamente cubierto, con *chubascos* aislados y muy bajo plafond que nos obligó a volar primero a 100 pies sobre la superficie y luego trepar a 12.500 pies, con ayuda de oxígeno y con  $-25^{\circ}\text{C}$  de temperatura exterior. Navegaba con el compás magnético del avión y el giro de tablero, y deriva calculada con algunas cabrillas sobre un mar extrañamente quieto. La  $Dv = Re + D + \delta + a$  era numéricamente  $158^{\circ}5 = 147^{\circ} + 14^{\circ}5 + 2^{\circ} - 5^{\circ}$ , de modo que al estar en rumbo compás  $147^{\circ}$  colocamos el giro de tablero en  $158^{\circ}5$  para llevar la derrota correctamente. En base a informaciones de nuestro *DC-4* volvimos a descender a 100 pies y pudimos contemplar algunos petreles de tormenta de Wilson fácilmente visibles a



*CTA-12 sobrevolando el Drake a 100 pies de altura.*



*Isla Smith al Av 215° y 52 millas. Altura de vuelo 8.000 pies.  
Entrando al estrecho Larrea.*

esa altitud. Los pilotos debían hacer funcionar los limpiaparabrisas para tener buena visión, tan baja era nuestra altura de vuelo. Volábamos por rumbo y velocidad, pues seguía completamente cubierto. El capitán Acuña, piloto del CTA-2, 100 millas a nuestra proa, nos recomendó luego altura de vuelo 900 pies y cambiar de rumbo para evitar un grupo de cúmulonimbus con cara de pocos amigos. La navegación se volvía difícil, pues navegamos sólo por instrumentos, casi a ciegas, no podíamos estimar el viento ni la deriva correctamente y debimos aumentar la distancia entre los dos aviones por falta de visibilidad. Volvimos a bajar a 100 pies y distinguimos de nuevo una superficie muy calma, lo que significaba que no había vientos que pudieran hacernos derivar más de lo calculado. La temperatura subió a 2°C y a las 1020 estábamos aproximadamente en la mitad del *pasaje* a una velocidad estimada en 104 nudos, pues todas las trepadas y descensos y cambios de rumbo seguramente nos hicieron perder velocidad. A las 1100 trepamos a 500 pies y volamos más tranquilos, contemplando la quieta superficie y dameros y petreles de tormenta que se sumaron a los de Wilson. No había signos de *hielo* todavía. Después de otras múltiples trepadas y descensos pudimos volar sobre tope, ver el Sol, corregir el giro, y a las 1150 distinguimos perfectamente las *islas Smith y Livingston*, y marcaciones a sus *montes Foster y Barnard*, muy nitidos por encima de la capa de nubes, nos dieron una correcta situación, que resultó 7 millas al S y 4 al E de la derrota estimada. El bienvenido Sol nos permitió ajustar otra vez el giro de tablero y corroborar el desvío del compás magnético a ese rumbo.

El CTA-2, sobrevolando *Campbell*, nos informó que estaba cubierta 8/8 con una capa de estratos desde 300 a 900 metros, y que "la pista era operable y estaba en buenas condiciones", informe que nos resultó alentador escuchar. Ya sobre el *estrecho Lurra* a las 1222, distinguimos la *isla Decepción* totalmente cubierta de nubes, como casi siempre, su radiofaro nitidamente escuchado por nuestro través de babor, y por radio la voz de su comandante, el teniente Alejandro E. Giuntini, dándonos el primer saludo de bienvenida. El *Mar de la Flota* estaba apenas semicubierto, lo que nos permitió navegar con marcaciones a sus *islas Baja y Nevada* primero y luego volar sobre *Hoseason, Intersección y Trinidad* después y comenzar a sobrevolar la costa W de la *Tierra de San Martín* a las 1304, ya con mucho mayor velocidad y a un mismo nivel. El radiofaro *Campbell*, en 380Kc/s, apareció justo en la proa a cerca de 30 millas, y al bloquearlo iniciamos la perforación a 1500 pies, y a las 1340 horas, vertical CAM, establecimos contacto voz por radio. Los pilotos reconocieron los *minataks Foca*, la cabecera de la pista señalizada con manchas de color y el *rompnievlos* junto a la *barrera*. Sobrevolamos la *Base Conjunta* y comprobamos que efectivamente la pista demarcada allí no parecía utilizable, y a las 1405 anevizamos impecablemente luego de un vuelo de 860 millas que demandó 8 horas y 17 minutos. Nos llenó de alegría y orgullo comprobar que los dos primeros anevi-

zajes fueron absolutamente normales, aunque el "carreteo" sobre la *nieve* resultó algo nuevo para los pilotos, que sin poder usar los frenos debieron realizar todas las maniobras usando solamente los motores. La pista estaba señalizada claramente, lo mismo que sus cabeceras y zonas de maniobra.

En la cabecera de la pista 090-270 nos esperaban el comandante del Grupo Naval Antártico, capitán de navío D. Jorge H. E. Pernice, su jefe de estado mayor capitán de fragata D. Máximo A. Tesón, el capitán de corbeta Paccagnini, el jefe del Grupo de Apoyo Terrestre TF médico D. Pedro Baeza, otros oficiales del *rompehielos* y nuestro reducido grupo terrestre, por supuesto que con varias botellas de champaña para celebrar el éxito del cruce y la efectiva incorporación de la U.T.7.8 a la Campaña Antártica N° 27 de la Armada Argentina.

El *CTA-2* ya había emprendido el regreso al continente cuando nosotros avistamos la *península*, pero al anevizar pudimos comprender el mensaje que nos había enviado en vuelo diciéndonos un rato antes que "la pista era operable y estaba en buenas condiciones": el capitán de corbeta A.N. D. Edmundo H. Acuña había llegado hasta *Campbell*, y como conocía las características y ubicación de la pista, sacó tren de aterrizaje y bajó sobre ella hasta que sus ruedas dejaron una larga marca sobre la nieve, ascendiendo luego, metiendo tren adentro y haciendo proa de regreso al continente. Prefiero no hacer comentario alguno sobre este particular por la larga amistad que me une con el estimado "Chumo", pero yo personalmente no hubiese efectuado esa maniobra, pero él insistía en que debía asegurarnos que la pista era operable y sólo cumplía con su deber... ¿Quién iba a contradecirle?

Habíamos llegado al *Sexto Continente*, al "opuesto al Ártico", que con sus 14.200.000 Km<sup>2</sup> y todos sus hielos atesoraba cerca del 90% del hielo del planeta. Habíamos llegado al hogar de los *blizzards* y *emblanquecimientos* y vientos que alcanzaban los 300 Km/h. Al continente que ostentaba el record de frío del mundo, cuando el 21/VIII/1983 soportaron -89°2 C en la *base rusa Vostok*, situada prácticamente en el *Polo Sur Geomagnético*. Habíamos llegado al lugar más frío, alto y desolado de la Tierra, donde los científicos encuentran campo propicio para poder desentrañar misterios del planeta que todavía siguen ocultos para la ciencia, donde el estudio de las capas de hielo nos enseñan la historia del mundo en que vivimos, donde podemos detectar tempranamente los signos de alarma de la polución mundial y el real comportamiento de la capa de ozono, donde los silbidos y las auroras australes llenan la vista y el alma de los soñadores amantes de la belleza en su forma más natural y pura, donde el hombre se encuentra a sí mismo en una naturaleza de belleza indescriptible que en un instante puede transformarse en terrible y mortífera, donde no se perdona ningún error, pero también una región donde los que la conocieron bien y aprendieron a amarla y admirarla no dejarán nunca de estar enamorados de ella, y desgraciadamente también en nuestros días una región donde subrepticamente se realizan estudios con perforaciones y reflexión sísmica usando cada vez más

sofisticadas técnicas geofísicas buscando petróleo y disfrazando así los negocios con la ciencia pura.

El tiempo seguía mejorando y el teniente Baeza se encargó del armado de nuestras carpas y bien pronto quedó organizado todo el *campamento*. A las primitivas 4 casillas prestadas por el mayor Pedro P. Arcondo, jefe de la *Base Conjunta Teniente Matienzo*, se agregaron otras 3 más, y al capitán Quijada se le ocurrió dormir en ellas y que el capitán Checchi y yo lo acompañáramos para ir organizando nuestra estadia allí y la nueva etapa. No pudimos negarnos, desgraciadamente, pero esas casillas eran unas heladeras perfectas y hacía mucho más frío adentro que afuera, mientras que los que vivían en nuestras anaranjadas carpas sobre sus colchones de aire y con una calefacción primitiva, pudieron acceder a un tibio y merecido descanso.

Ese mismo lunes continuamos trayendo los cajones y tambores que estaban en el borde de la *barrera*, pues era necesario revisarlos y clasificarlos para ver que nada faltase. La *Base Matienzo* nos terminó prestando un *stocat*, un *weasel*, un *muskeg* y un *truvo*, amén de las 7 casillas, de modo que el traslado de todo el material desde la costa se transformó en un trabajo sólo interrumpido cuando las condiciones de visibilidad eran inexistentes.



*Recién amezizados en la Estación Aeronaval Temporal Capitán Campbell.  
Al fondo la Base Matienzo sobre el nunatak Larsen.*

Luego de revisar los aviones con todo el cuidado de siempre nos dedicamos a retirarles las ruedas y así aliviarlos de aproximadamente 450 libras a cada aparato, que en pocas horas más ya estaban listos de nuevo a seguir volando y



*Retirando las ruedas del CTA-15.*

realizar las prácticas previstas de despegues y anevizajes y simulacros de navegación sin visibilidad. El tiempo seguía siendo bueno y el 20 pudimos contemplar una puesta de sol inolvidable, un concierto de colores imposible de describir. La situación del *rompetechos* seguía siendo delicada, pues tenía la proa averiada y estaba apresado por los *hielos*, y su presencia en *Ellsworth* era fundamental para nuestros planes. Analizamos mucho el tema, y concluimos que un modo de acción aceptable podía ser la construcción de la ya estudiada *Base Auxiliar* sobre la *barrera de Larsen* a mitad de camino de la etapa a *Ellsworth*, en caso de tener que hacer el relevo de esa *estación* y *Belgrano* por aire. Todo dependía del comportamiento del *pack* frente a la *isla Robertson*, y el recuerdo del "Patrón" Shackleton con su *Endurance* surgió de inmediato, lo mismo que el de Larsen con su *Antarctic* al Sur de la *isla Dundee*.

El mayor Arcondo, Jefe de la *Base Conjunta*, solicitó al capitán Quijada el transporte de 500 galones de aeronafía al *cabo Agassiz*. Luego de consultar el tema con Cognuntar, le contestó que ello sería posible previo marcado de una pista por los *aviones Beaver* de esa *Base*. De acuerdo a la meteorología, el traslado se efectuaría antes o después del vuelo a *Ellsworth*.

Consideramos entonces la posibilidad de invitar a la *Base Conjunta* a que ese depósito constituyese la *Base Auxiliar* que estaba ya pensada en nuestros planes iniciales. A mí personalmente la idea no me agradaba en absoluto, pues el tener que aunar órdenes y coincidencias con mucha gente que no tenía conocimiento



de nuestros planes y sobre todo explicarles a sus comandos por radio muchos puntos vitales, sólo sería una fuente inacabable de problemas; pero el semi-avariado *rompehielos* tenía por delante una gran cantidad de millas por recorrer y su llegada al fondo del *Weddell* constituía un problema realmente preocupante: era inevitable considerar seriamente la posibilidad de cumplir nuestros planes iniciales sin su fundamental ayuda en *Ellsworth*.

No pudimos encontrar los 120 tambores de combustible que debió traer el *Q-4* y faltaban también algunos de los 38 cajones de repuestos; pero seguimos buscando en la costa y también en el trayecto de más de 12 millas que nos separaba del depósito inicial en la *barrera*; y con paciencia y varillas y palas fueron apareciendo, aunque no todos. La gente de *Matienco* se había llevado 10 tambores por equivocación y los *aviones* y *helicópteros* del *San Martín* y los 3 vehículos que nos fueron prestados estuvieron consumiendo esa nafta de nuestros *DC-3*, algo que no estaba en los planes. Lo que nos intranquilizaba permanentemente y nos hizo perder horas y horas de cálculos, fue la posibilidad de no contar en *Ellsworth* con los 180 tambores de nafta y los 60 cajones de repuestos. Nuestros aviones se habían comportado hasta ahora magníficamente y no tuvimos necesidad de cambiar nada, pero la realidad era que todavía quedaba mucho camino por delante.

Con un teodolito prestado por el mayor Arcondo y mi sextante marino, aprovechando el buen tiempo comencé a efectuar observaciones de Sol y tomar acimutes desde varios puntos para levantar un cuarterón de la zona de los *mmataks* *loca*, que no existía. El tiempo seguía siendo bueno, y los aviones comenzaron sus despegues y anevizajes en el hielo sin inconveniente alguno; y muy pronto los pilotos consideraron que ya no existía necesidad de seguir practicando. Es de recordar que los esquís de los aviones tenían una articulación que les permitía bajar hasta unos 10 cm respecto al borde inferior de las ruedas, que es la maniobra para los anevizajes, o subir 20 cm respecto a ese borde cuando se operaba desde pistas de cemento o tierra, de modo tal de no tocar los esquís en las pistas y lograr que las ruedas molestasen lo menos posible sobre la *meve*. Ese sistema funcionó siempre a la perfección y el sacado de ruedas y su posterior colocación, lo mismo que el retiro de los esquís al llegar de vuelta al continente, se transformó en una maniobra normal para nuestros excelentes mecánicos. Pese a que la temperatura estaba por debajo de los cero grados, era evidente que el hielo no tenía mucho espesor, pues en los momentos de silencio se escuchaba el ruido del agua e inquietantes crujidos que indicaban el movimiento de la *barrera*. Yo deseaba que las temperaturas bajaran unos cuantos grados para estar tranquilo, pues tantos *mmataks* en las cercanías no eran deseables para contar con una pista firme. Por otra parte observé algunas *grietas* cerca de nuestro *campamento*, de modo que ordené a todos que anduviesen con los esquís puestos para evitar cualquier sorpresa y de paso acostumbrarnos a su uso, pero uno de



*Estupenda puesta de sol en Campbell con el CTA-15 en primer plano.*



*Carpas de la Estación Campbell.*

nuestros hombres, muy seguro de si mismo, siguió andando sin sus tablas y cayó en una *grieta* por suerte pequeña, y ayudado por su voluminoso físico quedó en la superficie y pudo salir con la ayuda de varios camaradas. Sin comentarios. Pronto todos los tripulantes comenzaron a adaptarse al nuevo ambiente, pese a que algunas quemaduras solares, problemas estomacales, dolores musculares y lumbalgias fueron apareciendo y hasta nuestro médico tuvo que ir a bordo del *Q-1* a pasar una noche. Una situación muy risueña se presentó cuando nuestro estimado comandante no se pudo mover durante un par de días por culpa de fuertes dolores lumbares y reunió a los oficiales para comentar muy seriamente que estaba prácticamente inmovilizado y la Operación corría peligro de no ser cumplida, a lo que un teniente de navío aviador naval le manifestó que no habría problema alguno si se quedaba en cama en la *Estación Aeronaval Temporal* hasta el regreso de los aviones del *Polo Sur*, pues todos los otros pilotos estaban en buenas condiciones físicas y lo podían suplantar sin inconvenientes. Creo que por mucho tiempo nuestro "Negro" Jefe siguió teniendo grandes dudas acerca de la seriedad o la broma de esa situación; pero unas friegas con un líquido de olor insoportable y varias pastillas impuestas por el médico volvieron al capitán Quijada a la actividad y el hecho fue olvidado. ¿O no?

El día miércoles el *rompehielos* nos invitó a tomar un baño y luego cenar (en ese orden); aprovechamos para afeitarnos y darnos una jabonada doble. El *pack*\* continuaba totalmente cerrado y el capitán Quijada se reunió a bordo con el capitán Tesón, jefe de Estado Mayor de la FNA, el mayor Arcondo, el capitán Muñoz de Aeronáutica, y conmigo, para estudiar la posibilidad de levantar la *Base Auxiliar* a situarse unas 250/300 millas al Sur con los dos *Beaver* de Marina y los dos de la Fuerza Aérea. Tanto el capitán Checchi como yo le habíamos manifestado antes al capitán Quijada que no estábamos en absoluto de acuerdo con una operación conjunta de ese tipo, pues tendríamos que realizar varios vuelos con carga máxima a una zona poco conocida y de cambiante meteorología, andábamos escasos de jatos; aumentábamos también innecesariamente los riesgos de la operación base -llegar al *Polo*-, y la temporada favorable ya estaba muy avanzada.

Nos quedamos a dormir a bordo y en la madrugada del jueves 21 el *pack* comenzó a moverse. El termómetro estaba en los -5°C, el barómetro bajaba de continuo y se pronosticaban vientos del Sur, de modo que el capitán Pernice decidió zarpar cuanto antes para dirigirse al N. Bajamos a la *barrera* a las 1000 horas y el *Q-1* largó amarras de inmediato, en medio de una *ventisca* del SSE que hizo bajar el termómetro a los -8°C, pero con gran decepción vimos que apenas pudo alejarse un par de millas y el *pack* lo volvió a detener. Fuimos caminando hasta la carpa del *depósito* costero, encontramos durmiendo a nuestra gente, la despertamos, y nos dedicamos todos a tomar mate algunos y café otros mientras afuera soplaba cada vez más fuerte y era imposible regresar a nuestro *campamento*.

Sin nada que hacer lo mejor era acumular sueño y a eso nos dedicamos hasta que el ruido del motor del *snocat* a cargo de Checchi y Zelayeta nos despertó. Seguía nevando muy fuerte, pero como la visibilidad aumentó a unos 100m decidimos regresar a casa, de modo que con Zelayeta al volante salimos en dirección a la ruta ya reconocida, pero se equivocó de camino y paramos justo ante una *grieta* de más de un metro de ancho: grandes argumentos y el médico Baeza tomó el comando y yo me dediqué a ir dando el rumbo con mi compas de bolsillo hasta que enseguida tomamos la ruta segura y 2 horas y 20 minutos después llegamos a *Campbell*, encontrando el campamento completamente cubierto de nieve. Los aviones seguían firmemente amarrados, de modo que comimos algo ligero (nuestro afamado chef el conscripto Vega no estaba en condiciones de ofrecernos nada bueno) y nos fuimos todos a recuperar fuerzas durmiendo, acción muy recomendada en la zona con esas condiciones climáticas.

Por la mañana del día 22 siguiente continuaba *nevando* sin parar y el viento del sector Sur seguía soplando entre 20 y 25 nudos, y recién nos levantamos a mediodía. Los que dormíamos en las casillas nos despertamos antes por causa de las bajas temperaturas reinantes en ellas y los despachos del *rompehielos*, que seguía sin poder moverse. Los "carperos", todos muy inexpertos en esas lides, necesitaron ayuda para poder salir de ellas, como pudimos filmar al técnico Di Paola, que aparece muy sonriente en la película "Los que saludaron el alba austral", compaginada 25 años después de nuestro vuelo con filmaciones de las tres cámaras de 16mm que lleváramos en la expedición.

El sábado volvió el buen tiempo, pusimos los motores en marcha sin problema alguno y el asunto despegue de los esquis de los aviones ya se había solucionado con la maña, buena voluntad e ingenio de nuestros mecánicos, siempre con el capitán-ingeniero (Rafael Checchi) dándoles una mano: con la ayuda de unos duros y pequeños tablones de madera traídos ex-profeso y colocados en el espacio que ocupa la rueda y los gatos en ellos apoyados y haciendo fuerza sobre el eje de los esquis, lograban en pocos minutos despegar una rueda, balancear el avión con los motores para que no se adhiriera de vuelta, sacar luego la otra y no dejar más el aparato sin movimiento.

La tarea de traer tambores desde la costa no había terminado y no aparecían más que 75 de ellos, pese a que el *Q-4* aseguraba que dejaron 120. Para nosotros el problema estaba claro. El asunto era que no volviesen a existir errores y nadie los tocara hasta nuestro regreso del S. Los aviones estuvieron volando un par de horas, reconociendo la zona hasta la *península Jason*, obteniendo nuevas fotografías y viéndolo con preocupación que nuestro buque de apoyo sólo había logrado moverse solamente otras 2 millas al N. Los despegues y anevizajes se hacían suponiendo todas las eventualidades posibles y los pilotos y las máquinas respondían al más exigente nivel, y decidimos parar y ahorrar toda la nafta posible. Cargados a 29.000 libras y sin jatos los aviones despegaban usando sólo 1.000m

de pista, y cargados a 32 000 y con un solo jato de 1 000 libras de empuje, se lograba estar en el aire usando apenas 1 200m de la pista de 2 000. Por otra parte, las mayores alturas de la zona la tenían la *isla Robertson* y el *minatak Murdoch*, de sólo 1 300 pies, y tampoco representaban problemas serios para los pilotos, que ya habían aprendido a visualizar de memoria toda la zona de los *minataks Foca*.

El CP y el RD del *CTA-15* seguían sin trabajar, pese a todos los esfuerzos; y al canal costanero al S de la zona no lo visualizamos en ningún momento, pues parecía haberse vuelto a cerrar.

La baliza seguía funcionando bien y era captada nitidamente a unas 40 millas, no teniendo problemas con su parte electrónica ni con su generador portátil, bien acondicionados en las casillas de metal. Trabajando con baterías a través de otro generador portátil, la radio estaba también en otra casilla: teníamos un tranceptor BC-375 que operaba entre los 300 y 10 000 Kc/s, emitiendo con una antena látigo con un eficiente campo de tierra y recibiendo con una simple antena en "L" de sólo 15m de longitud. Su funcionamiento fue muy satisfactorio, pues contactaba normalmente con *Ellsworth* y las estaciones cercanas, y hasta tuvo perfecta escucha durante toda la etapa al *Polo*.

Lo que no andaba bien era el estado sanitario del campamento: los dolores lumbares del capitán Quijada reaparecieron y un almuerzo preparado por el conscripto Vega nos volvió a dejar otra vez en condiciones bastante deplorables. El teniente Grondona vomitaba una y otra vez, mientras que el pequeño, único y ventilado sanitario con que contábamos era requerido por una larga fila de gente que al final no podía aguantar la espera, y como en esa zona no existían matorrales pudorosos que pudiesen darnos una solución de alto nivel social, al final tuvimos que tomar el serio problema desde un ángulo risueño y decidimos que las anaranjadas carpas y casillas-heladeras eran, pese a la baja temperatura y viento helado reinante, resguardo suficiente, y a comer de ahí en adelante sólo raciones envasadas o arroz y fideos hervidos y condimentados con un poco de aceite y sal. Por supuesto todos comenzamos a estar y sentirnos más en línea, pero el hambre empezó a compartir la *Estación Aeronaval Temporal* con todos los integrantes de la U.T. 7.8 y nuestros camaradas del *rompehielos* parecían seguir sin entender todas las insinuaciones respecto al intercambio del conscripto Vega por un cocinero profesional y al envío en *helicóptero* de provisiones más convenientes, pues la "heladera" de nuestra aeroestación -un simple hueco en la nieve tapado luego con más nieve- no soportó como era lógico muchas subas de temperatura por encima del punto de congelación y eso nos aseguró varias comidas con elementos -carne principalmente- en mal estado. Yo me acordaba de las comilonas de carne de caballo que se dieron Scott y Shackleton y sus hombres en la ruta al *Polo Sur*; y nosotros seguíamos cometiendo el mismo error.

El domingo 24 seguimos con los vuelos de entrenamiento y uso de esquís de

marcha, y el capitán Quijada le informó al mayor Arcondo que seguía en pie el ofrecimiento de ayudarles a levantar un *depósito* sobre la *barrera* a la altura del *cabo Agassiz*, a sólo unas 220 millas al S, antes o después del regreso de la zona *Ellsworth*. Los dos *Beaver* de la Fuerza Aérea debían ir a marcarnos una pista primero y asegurarnos que la zona estaba libre de *grietas*, y nosotros llevaríamos los 500 galones de combustible, y ese *depósito* podría ser también la *auxiliar* de la U.T.7.8. Tanto nosotros como ellos necesitábamos una base de apoyo lo más al S que fuese posible, y en ello estábamos de acuerdo, pero creo que cuestiones de celos institucionales en altos niveles no daban su aprobación, algo inexplicable para mentes normales. El mayor Arcondo estaba más tiempo en nuestro campamento que en su cómoda *Base*, tratando de convencer al capitán Quijada y a todos los oficiales de nuestro grupo de la conveniencia de llevarlo como polizón a bordo de uno de los aviones, para que al llegar al *Polo* se largara con paracaídas y ser así el primer argentino en hacerlo: no había forma de convencerlo que teníamos serios problemas de peso en las aeronaves y que obtener la autorización sería un trámite prácticamente insoluble. ¡Pobre estimado amigo y tocayo! poco tiempo después encontraría la muerte en el *estrecho Antártico* al tirarse allí al agua en paracaídas, quedar enredado en los cabos de su equipo y ahogarse antes de la llegada de la embarcación de apoyo. Pero sigamos con nuestra historia.

Volando con Checchi a bordo del 15, "Rafa" me manifestó que no encontraba solución alguna para nuestros CP y RD y que no debíamos contar con ellos. Un compás polar era un elemento esencial para navegar en zonas donde los compases comunes se muestran perezosos y oscilan grandemente a medida que aumenta la latitud. ¡Y pensar que el "radar doppler", que había sido adquirido en *Canadá* sin estar suficientemente probado en vuelos reales sobre *hielo*, nos llegó como si fuera la panacea universal que daría constantemente la deriva y la velocidad real respecto al suelo! Pero era un modelo para aviones comerciales de mucho mayor velocidad y no pudimos contar con él. Pero mientras el Sol brillase o tuviésemos Luna, la práctica que estábamos realizando en 65°S con el pequeño compás magnético del avión, el giro direccional de tablero y nuestro fundamental Kollsman, nos aseguraba que podríamos volar con absoluta tranquilidad; y por respeto al lector, terminemos con este tema de una buena vez, pese a que me obsesionó durante mucho tiempo.

La tarde del 24/XII tuvimos la más que agradable sorpresa de recibir de nuestros camaradas de la *Base Conjunta Teniente Matienzo* la invitación de ir a pasar con ellos la Noche de Navidad, que por supuesto fue aceptada de inmediato, aunque haciendo la vergonzante salvedad que solo iríamos con ganas de comer y con las manos vacías, pues nada teníamos "en casa". A las 2000 horas salimos en dos *snocat* y un *trineo* a remolque, y luego de 90 minutos de marcha llegamos a la *Base*, cuyo enorme hangar estaba embanderado y cubierto de guirnal-

das y luces de colores, como si estuviésemos en el continente. "Nos esperaba allí un soberbio copetin y luego una pantagruélica cena en el hangar: realmente una sorpresa. Estos muchachos se han preocupado verdaderamente por darnos una alegría inesperada. Comimos muy bien y a medianoche hubo champaña", dice textualmente mi Diario. El capitán Quijada y yo aceptamos la invitación de quedarnos a pasar la noche en la *Base*: "La calefacción era tan fuerte que desnudo transpiraba por todos los poros y terminé durmiendo en el suelo en el otro extremo del hangar", sigo diciendo en mi Diario.

Me levanté temprano y con el teodolito prestado me ocupé en tomar una buena cantidad de ángulos desde el punto de observación de ese *munatak Larsen*, y más tarde tuve la agradable sorpresa de poder hablar por radio a *Buenos Aires*. Regresamos a *Campbell* a bordo de uno de los *Beaver*. El pronóstico para ir hasta *cabó Agassiz* era favorable y nos dedicamos a cargar el *CIA-12*. A las 1330 despegaron los dos *Beaver* para marcar la pista, pero estuvieron de regreso a las 1600, pues el *plafond* había bajado peligrosamente y las condiciones de



*El Q-1 vuelve a quedar aprisionado 5 millas al S de la isla Christensen.*

vuelo se volvieron malas. Completamos el *12* a 1100 galones y el *15* a 800 solamente, pero el barómetro seguía bajando y negras nubes bajas empezaban a llegar desde el S. Los monomotores de *Mattienzo* regresaron a palacio y hablamos por radio con el *Q-1*, que seguía sin avanzar y cada vez más cerca de la *barrera*



*Con un pingüino Adelia que llegó de visita. Se aproxima una fuerte nevisca.*

por causa del viento SSE reinante

Esa tarde tuvimos una inesperada visita: un grupo pequeño de pingüinos *Adelia* apareció de pronto en el campamento. No me imaginé de dónde venían ni qué podían estar haciendo lejos de la costa, pero como siempre sentí un profundo cariño y respeto por estos pequeños animalitos, tomé a uno de ellos, le coloqué mi cámara fotográfica de 35mm y me fotografié con él sentado sobre las ruedas de los aviones. Cuando al rato lo largué, se reunieron todos y con su paso característico se dirigieron lentamente hacia la *isla Christensen*, en búsqueda del mar. Fue una visita de buena suerte para mí, aunque al poco rato llegó la anunciada *nevisca*, bastante fuerte otra vez, mientras continuábamos con la carga de combustible a los aviones y terminamos todos completamente mojados, pero nuestras máquinas quedaron ya listas para emprender la nueva etapa en cuanto se diesen las circunstancias.

Nos comunicamos con el mayor Arcondo y el capitán Quijada volvió a agradecerle la Nochebuena que nos habían regalado, y el jefe de la *Base Conjunta* volvió a tocar el tema de la posibilidad de sumarse a nuestro grupo y largarse en paracaídas sobre el *Polo*, a lo que Quijada tuvo que volver a repetirle los problemas de peso que teníamos y la enorme cantidad de papelco radial que habría que utilizarse para lograr que la Armada y el Ejército se pusiesen de acuerdo sobre el particular, y que la probabilidad de tener que evacuar por aire al personal de *Ellsworth* y *Belgrano* en caso que el *San Martín* no pudiese hacer efectiva su



penetración por la vieja Ruta Este, era también un factor a tener en cuenta. Mas los deseos de Pedro Pascual eran a prueba de cualquier razonamiento.

El *rompehielos* nos informó que no volvería a intentar otra penetración a esta zona al finalizar sus operaciones, razón por la cual el capitán Quijada solicitó que de inmediato se usaran los dos helicópteros para regresar a bordo una gran cantidad de repuestos que nosotros no podíamos llevarlos a la vuelta al continente. Prometieron estudiar el tema y nos informaron también que su central meteorológica pronosticaba buen tiempo para emprender el martes 26 a la tarde la etapa a *Ellsworth*. Tenían firmes esperanzas en el mejoramiento de las condiciones glaciológicas del *Weddell* y sus posibilidades de llegar a *Belgrano* y *Ellsworth*. Para tranquilidad de todos los oficiales de la U T 78, eso significaba entre otras cosas el abandono de aquella posible operación conjunta que nos intranquilizó más de la cuenta. Todo seguiría como lo habíamos planeado inicialmente, aunque quedaba pendiente el apoyo prometido a la FAA de ayudarles a levantar un depósito en proximidades del *cabó Agassiz*.

El día 26 nos pusimos temprano en contacto con *Matienzo* y ellos también pronosticaban una situación favorable, y quedaron que a las 1100 primero y las 1400 después estarían en *Campbell* sus dos *Beaver* para ir a marcar la pista con ayuda de uno de nuestros pilotos.

Pero las cualidades culinarias de nuestro *Grand Chef* conscripto Vega, "el inolvidable", volvieron a pegar duro de nuevo: nos levantamos todos con un fortísimo dolor de cabeza, diarrea y deseos de vomitar, y sin la mínima gana de tomar el desayuno, que casi siempre era una rara mezcla de té, mate y café, posiblemente por usar la misma jarra para todo y nunca lavarla correctamente. Vi que Dionisi, Pittaluga, Grondona, Zelayeta y Di Paola formaban también parte de mi grupo doliente, aunque no logré ver a los demás. La temperatura era de  $-10^{\circ}\text{C}$  y el viento del S de 27 nudos, y tener que vomitar y efectuar necesidades fisiológicas "au plain air" al mismo tiempo y con las condiciones meteorológicas ya comentadas, fue sin duda alguna una situación extrema para los templados espíritus de todos los integrantes del *campamento*. Creo que esa fue la prueba de fuego más importante que debimos soportar durante toda la Expedición. Haber enfrentado esa situación y salir ilesos física y psíquicamente de ella, repito, demostró que era muy cierto que todos esos hombres éramos del acero más templado que fuese posible conseguir y ya nada podría doblegarnos, nada. Y pese a todo debíamos seguir cumpliendo nuestras tareas, como los héroes de las películas de aventuras.

Nuestro propio médico, enfermo a bordo del *rompehielos*, y los médicos de esa nave, en una demostración acabada de su altísima capacidad académica y muchos años de Facultad, diagnosticaron "envenenamiento por ingerir alimentos en mal estado", por tercera vez en nuestra corta vida de *campamento*. Y el pobre conscripto Vega estaba peor que el resto, y ninguno tenía tampoco la mini-

ma capacidad para suplantarle o darle una mano, ni siquiera los "tanos" Fontana y Di Paola, que por raza debían saber algo de cocina.

Me dediqué a tomar leche condensada, algo de galletas un poco duras y naranjada que había llevado en forma particular. Por la tarde ya nos sentíamos algo mejor. Podríamos haber usado los alimentos que teníamos reservados para los vuelos, pero preferimos guardarlos. Seguíamos con los viveres que nos proporcionó el "cuenta porotos" del *Q-4*.

A las 1500 horas no aparecían los *Beaver* de *Matienzo* y ni nosotros ni el *rompehielos* pudimos hacer contacto con ellos. El tiempo era favorable en *Campbell* y en *Ellsworth*, aunque nada sabemos de la zona a lo largo de la *península*. A las 1700 seguíamos sin noticias y con los prismáticos no conseguíamos ver actividad alguna en la *Base Conjunta*, lo que nos llamó cada vez más la atención. ¿Qué podía estar pasando? ¿Habrían recibido alguna orden en contrario y no se animaban a decirnos? ¿Se dieron cuenta que nunca podría aceptarse que nuestro vuelo se transformase en una operación "conjunta" de las tres Fuerzas Armadas? Tenían dos aviones en buen funcionamiento y varios vehículos con los cuales podrían haber venido a darnos alguna información, pero ese silencio absoluto no presagiaba nada bueno, de modo que con la total aprobación de sus oficiales y de *Cogruantar* el capitán Quijada decidió despegar a las 2000 horas directamente a la *Estación Científica Ellsworth*, a pesar que en *Campbell* el tiempo cambió en pocas horas y en ese momento estaba 8/8 con fracto cúmulus a 2.000 pies aproximadamente, lo que significaba tener que volar sobre capa en una larga etapa que cubría una zona sin *estaciones* y que además se caracterizaba por su permanente mal tiempo.

Las carpas de los tripulantes de la *U.T.78* fueron desarmadas rápidamente y acondicionadas en los aviones, lo mismo que todo el material para el vuelo sobre el *continente*. A los esquís, trajes de frío extremo, provisiones, y todo el material revisado y comprobado cien veces, se los volvió a colocar en sus lugares previstos. Ningún ítem quedó sin ser doblemente controlado, lo mismo que el material de navegación y chequeos de los aviones en todos sus menores detalles. Pero la conexión para cargar oxígeno se escondió en algún rincón y recién apareció a las 2120, de modo que la carga finalizó a las 2145. Seguimos sin noticias de *Matienzo*, de modo que el comandante decidió no esperar un segundo más e iniciar la etapa al fondo del *mar de Weddell*.

Cuando subimos a las máquinas, los rostros de nuestro Grupo de Apoyo eran realmente conmovedores, pues se veía en cada uno de ellos los enormes deseos que tenían de trepar a bordo y seguir juntos. Y no era para menos: formaban parte de la Expedición y seguramente se sentían como aquellos montañistas que a mil metros de hacer cumbre debían quedarse en el campamento; pero alguien debía cuidar la *estación*, mantener en marcha la radiobaliza, la estación de radio dándonos las condiciones meteorológicas de la zona, y esperar que su jefe regresara antes que el *Q-4* se alejara definitivamente de la zona.

## Capítulo VII

### Bordeando el mar de Weddell

A las 2154 del martes 26/XII los dos aviones pusieron sus motores en marcha en la cabecera de pista 270. El radiofaro estaba operativo, al igual que la estación de radio, que seguía sin obtener respuesta de *Matienco* aunque sí mantenía contacto con *Cogruantar* y con *Ellsworth*, que continuaba dando pronóstico favorable. La salud de todos los integrantes había repuntado un poco y las "corridas" -por suerte- habían terminado. El tiempo en la *estación* seguía siendo malo, totalmente cubierto y con estratos a 2000 pies, aunque la visibilidad horizontal era entonces de por lo menos 5km, y el pronóstico de la central meteorológica del *San Martín* era también desfavorable, aunque aseguraba que al llegar a la *barrera de Filchner* el viento del sector S limpiaría todo el compacto sistema que nos esperaba a lo largo de la *península*. Teníamos por delante 910 millas por recorrer, gran parte de las cuales debíamos volar por una zona donde no existían estaciones meteorológicas y que siempre se caracterizó por su mal tiempo; pero había que seguir adelante y estábamos dentro de los parámetros de seguridad que nos habíamos impuesto. El viento seguía también en *Campbell* del sector S, *sin* haber aumentado de intensidad, y la temperatura en apenas -1°C, nada conveniente para nuestros planes por el mantenimiento de la pista.

El apresamiento del *rompehielos* nos preocupaba seriamente, pues sin combustibles en *Ellsworth* todos los planes se desmoronaban. Por esa razón en ambos aviones habíamos cargado nafta a tope, lo que llevó el peso final de cada uno a las 33 000 libras, y ello nos obligó por razones de seguridad a colocar un jato a cada máquina para asegurar el despegue en caso de ser necesario, aunque las pruebas efectuadas ya nos habían demostrado que a nivel del mar podíamos despegar a máxima carga sobre el hielo sin problemas.

A las 2223 levantó vuelo el *CTA-12* con un jato y nosotros recién lo hicimos a las 2249, por problemas con el despegue de los esquís, utilizando también un jato. Ambos aviones se elevaron sin ningún inconveniente y en la mitad de la pista ya estábamos en el aire, contemplando después con mucha preocupación que nuestros esquís habían dejado sobre la pista dos largos charcos de agua bien visibles, lo que nos indicaba que la pista seguía deteriorándose por las altas temperaturas y la proximidad del *muatak Murdoch*, sobre todo. Dimos un círculo sobre el siempre apresado *Q-4* a modo de saludo y luego por un par de minutos hicimos proa hacia el SW y al llegar al meridiano 60°W, justo al través del *muatak Oceana* de la *isla Robertson*, a las 2303 hicimos Derrota Verdadera 180° rumbo a la *barrera de Filchner*.

Trepamos hasta los 1.300 pies solamente, pues más arriba había una sopa negra impenetrable. El canal no lo visualizábamos, toda el área cercana a la *isla*

*Robertson* era dificultosa, y muy pronto entramos en una zona de *niebla* muy espesa que obligó a ordenar al *CTA-12* que se alejara a unos 500m por nuestra aleta de babor por seguridad y trepamos a 4.000 pies. El técnico Di Paola desde *CAM* nos informó que la *niebla* se estaba acercando también a los *minutaks* del grupo y que pronto se quedaría sin visibilidad, de modo que no había otra posibilidad que seguir adelante esperando pasar esa zona y encontrar mejores condiciones. Seguimos subiendo lentamente para ver si el tiempo mejoraba, pero ganábamos altura y siempre era igual, aunque ver de a ratos al *12* nos tranquilizaba. El CP y el RD no trabajaban en nuestro avión, aunque si el pequeño compás magnético, que coincidía con el compás polar del *12*, que por suerte parecía seguir funcionando razonablemente bien.

A las 2300 *Ellsworth* nos seguía dando 1/8, ilimitado, y -5°C, lo que era una gran seguridad. Al igual que durante nuestro cruce del *Drake*, trepábamos y bajábamos de continuo y cambiábamos de rumbo a cada momento para evitar grupos de nubes de enorme desarrollo vertical. Eran tan grandes y con formas tan caóticas que describirlas correctamente me resulta algo imposible. A veces aparecían algunos agujeros y podíamos entrever la superficie por algunos segundos, lo que nos convencía que intentar allí un anevizaje era una locura total. Calculamos por estima que a las 2347 cruzamos el *circulo polar* y a las 0025, ya del día 27, también en un imprevisto clarón y volando bajo, pudimos avistar un enorme *tabular* con gran cantidad de hielo marino a su alrededor, sin dar la mínima posibilidad de existencia de un canal costanero navegable. El avión seguía sacudiéndose mucho y la visibilidad era casi cero, totalmente imposible tratar siquiera de tomar alguna foto. A las 0057 debíamos tener ya por el través de estribor el *cabó Agassiz*, pero no lo avistamos. Nuestra altura de vuelo cambiaba de continuo buscando un nivel donde las condiciones fuesen más aceptables, pero todo era igual de malo. Los violentos sacudones del avión repercutían sobre el pequeño compás magnético de navegación y no teníamos forma de comprobar la marcha del giro del tablero ni tampoco posicionarnos con alguna mínima exactitud. Volábamos realmente a ciegas, y el evitar algunas formaciones de gran desarrollo vertical que parecían *cúmulusnimbus* en el negro entorno alrededor nuestro, nos obligó a tomar un rumbo más al W, cuando en un raro clarón de las nubes, volando por estima a la altura de la *isla Hearst* alrededor de las 0125 horas, con alarma comprobamos que a un nivel superior al nuestro en ese momento emergía por nuestro través de estribor un pico que sin duda podría ser el *monte Wakefield*, de 2.685m de altura, sobre la *costa Wilkins*, o algunos de los otros en sus proximidades, pues no podíamos haber llegado todavía a los *montes Eternidad*. De inmediato caímos nuevamente a un rumbo más al SSE y comenzamos a trepar con la mayor celeridad posible hasta los 13.500 pies por lo menos, arriesgando formación de hielo. El RD seguía sin funcionar, pues como tantas otras veces se había colocado en "memory" (memoria) y 30° de

deriva a una banda, por lo que decidí ir a popa a la zona de los tanques de combustible a ver si estaba trabada la antena y lograba que anduviese por lo menos durante un par de horas, aunque su funcionamiento ya lo tenía descartado.

Como en la parte de popa del avión éramos una verdadera bomba incendiaria por la cantidad de combustible que llevábamos en los tanques auxiliares allí instalados, había libre circulación de aire y la temperatura en ese lugar era de  $-51^{\circ}\text{C}$ , y yo debía revisar el equipo con las manos sin guantes, razón por la cual en menos de unos 10 minutos de intentar destrabar la congelada antena tenía ambas manos como dos carambanos y decidí regresar al cuarto de navegación otra vez al comprobar lo inútil de mis esfuerzos.

No solamente las manos las tenía semicongeladas sino también la cara y no podía articular palabra alguna. Al entrar al cuarto calefaccionado, vi al suboficial Franzoni con un vaso en las manos y supuse que sería agua. Más con señas que con palabras le pregunté qué tenía y me contestó que era agua que le había solicitado el capitán Quijada, que estaba con mucho dolor de cabeza y pensaba tomar un analgésico, pero que después cambió de opinión y pidió un café. Como en la *Antártida* la sequedad atmosférica es muy grande y normalmente se bebe más líquidos que en otras zonas, yo cometí el error de pedir agua en lugar de la naranjada que tenía siempre a mano en todos mis viajes. Le hice una seña al suboficial Franzoni, que me acercó el vaso, y tomándolo con las palmas abiertas y heladas de las dos manos me llevé el vaso a los labios y empecé a beber. Como mi cara estaba semicongelada al principio no sentí nada, pero al llegar el líquido al interior de mi garganta sentí un ardor inimaginable y entregué el vaso y vomité todo lo que pude, pero el caso es que ya más de un tercio del líquido estaba en mi estómago y no era posible sacarlo.

Franzoni se dio cuenta entonces de lo que había pasado y le dio aviso al radio cabo Elias, que de inmediato le informó del accidente a los médicos de *Ellsworth* y del *Q-1*, que estaban en escucha en nuestra frecuencia.

Yo, por mi parte, empecé a vomitar en un tacho de desperdicios que llevábamos en el cuarto de navegación y de inmediato tomé de mi botella de naranjada un largo trago y volví a devolver y continué haciendo eso hasta terminar mi botella. Como ya conocía de accidentes de este tipo en la *Antártida*, sabía lo que debía hacerse, de modo que le pedí a Franzoni que preparase la mayor cantidad posible de leche que pudiera con toda la condensada y en polvo que tuviésemos a mano, pero que verificara personalmente que era agua lo que estaba utilizando y no el ácido para baterías que me había dado primero. Cuando el radio Elias me informó que tanto el Dr. Baeza y el Dr. Martínez en el *rompehielos*, como el Dr. Zanini en *Ellsworth* coincidían en que lo único que podía hacer era enjuagarme el estómago con leche y vomitar la mayor cantidad posible del ácido que había ingerido, la receta ya se estaba cumpliendo desde hacía varios minutos. Franzoni era una máquina de producir leche y yo de tomarla y seguir devolvién-

do en el tacho de desperdicios. Lo que no me explico hasta el día de hoy es cómo pude meterme totalmente la mano derecha en mi boca (uso guantes 10) para seguir forzando el vómito, pues había perdido la sensibilidad en toda la boca, faringe, esófago y estómago, que me ardian espantosamente. Pero seguí con el enjuague un largo rato, hasta que terminamos con toda la leche condensada y en polvo que por suerte teníamos en la cabina, que calculé en un total aproximado a los tres litros. El pobre Franzoni creo que sufría más que yo y Elias seguía hablando con los médicos, a los que iba informando que mis pulsaciones habían subido a 150 primero y 165 después. La cabeza me daba vueltas y totalmente mareado me senté un rato. Tenía la plena conciencia que si me dormía o desmayaba no despertaría más, de modo que aguanté como pude y continué respirando con la mayor lentitud posible mientras nuestro avión seguía siendo una coctelera incontrolable; y al teniente Grondona, que vino de la cabina de comando al enterarse de mi repentino y extraño "pedido" de un cóctel de ácido sulfúrico, le aseguré que lo malo ya estaba pasando. Creo que pude pasar ese *Rubicón* llegado del *Averno*, gracias a que traía en el estómago una buena cantidad de leche y puré de papas, que ingerí en *Campbell* antes del despegue para salvarme de las endemoniadas comidas que el conscripto Vega acostumbraba preparar con sus famosas recetas.

No tenía un termómetro a mano, pero mi frente y garganta parecían hervir y las pulsaciones no podía tomarlas más porque las manos en ese momento me temblaban, y tampoco podía articular palabra; y los 3 médicos se sentían seguramente impotentes al no poder prestar ningún otro tipo de ayuda. Me recosté nuevamente en la butaca tratando de mantener la calma y tomando conciencia que estábamos volando en condiciones peligrosas y que mi estado de salud era sólo otro problema que parecía empezar a tener solución favorable. Checchi, desde el *CIA-12*, era el que permanentemente preguntaba por mí y me alentaba a seguir luchando, mientras que el capitán Quijada no largaba los comandos y permanecía en su cabina en silencio tratando de encontrar una ruta que nos permitiese volar al menos con un poco de normalidad. Todos estaban con los nervios de punta, menos Franzoni, que se sentía culpable del accidente, pero que no lo fue en absoluto, como contaré más adelante.

El botellón de agua que llevábamos a bordo era idéntico al del ácido para las baterías, al que no le habían colocado el cartel con la calavera y las tibias cruzadas, y se acordaban que al comienzo del vuelo ese botellón estaba a poco más de la mitad de su contenido, mientras que el de agua estaba lleno; pero la cantidad de mates y cafés y agua para analgésicos fueron consumiendo su contenido hasta que su nivel bajó a la mitad y por supuesto quedó luego por debajo del otro con ácido, sin que nuestro mecánico supiese su contenido. Al llevar agua a nuestro jefe sirvió del botellón equivocado, sucediendo todo lo que acabo de narrar, algo que espero el amable lector encuentre comprensible, porque es lo que aparece en mi Diario, escrito días después en la enfermería de *Ellsworth*. El bote-

llón con el ácido sulfúrico no estaba en los planes de Franzoni, pues le habían ordenado subirlo a bordo a último momento sin decirle su contenido, y ahí comenzó una cadena que pudo haber tenido un resultado fatal. Yo había leído de este tipo de accidente en la *Antártida* y por eso pude reaccionar a tiempo y proceder como lo hice; además, no olvidemos que con el frío no se observa ningún tipo de emanación de los botellones con ácido, y que por su color también es muy fácil confundirlo con agua.

Amigo Franzoni, el sobrenombre de "Cesar Borgia" fue totalmente inmerecido. Todas mis disculpas.

Gracias a Dios otra vez por salvarme la vida. La zona de pésimo tiempo fue desapareciendo con rapidez hasta que pude comprobar a eso de las 0430 que teníamos la *barrera* por la proa y que las montañas quedaban bien lejos por estribor. Los nervios se fueron calmando, mis pulsaciones se estabilizaron en 155, la sensación de frío y también fiebre elevada comenzó a disminuir, pude ver ya nitidamente la tan ansiada *barrera de Filchner*, inconfundible, y a las 0500 ordené caer a babor a la Dv. 135° para volar las 310 millas que nos separaban todavía de la *estación científica*, que seguía informando tiempo excelente. Nos llamó la atención que en esta zona el borde de la *barrera* tuviera una altura cercana a los 100m., hecho también observado por otros exploradores.

Aquí si había un canal navegable y nubes bajas que no dificultaban la navegación y el amigo Sol volvió a mostrarse y me permitió recomponer el rumbo y tener una buena posición con una recta de velocidad. Observamos un enorme *tempano tabular* de unas 62 millas de largo por 18 de ancho, reciente despen-



*Canal costanero en proximidades del cabo Mackintosh, latitud 73° S.*



*Témpamo tabular de 62 millas de longitud al E del cabo Adams.  
Altura de vuelo 3.000 pies.*

dimiento de la *barrera* en proximidades del *cabo Adams*, pues sobre ella se veía claramente el enorme hueco del pedazo faltante. La altura de este *tabular* también era de unos 100m.

Ya algo más tranquilo me puse a pensar en el terrible accidente por el que había pasado unas pocas horas atrás. La historia se repite en muchas expediciones: un recipiente mal cerrado, un trineo mal estibado, un tornillo suelto en un sextante, un zapato fuera de medida, un novato que no cumple las órdenes de un viejo experimentado, un muerto de amarre de una carpa enterrado a poca profundidad, un perro atado a menor distancia de la correcta de otro de la jauría, un simple tubo de metal mal ajustado, una damajuana de ácido sulfúrico para las baterías colocada sin la debida identificación cerca de otra de igual tamaño conteniendo agua potable, carne guardada en una heladera improvisada en un hueco de poca profundidad sin recordar que un rato de temperaturas por encima del punto de congelación pueden descomponerla y envenenar a toda una expedición, pasar a demasiado corta distancia de un *témpamo* del cual emerge por debajo de la superficie un espolón asesino, el olvido de un simple carburador de repuesto del motor de un avión, o un avión mal amarrado por gente que no imagina que en la *Antártida* en cuestión de minutos pueden levantarse vientos que sobrepasan los 250 Km/h. ¡Cuántos pequeños detalles pueden hacer fracasar una Expedición planeada por meses y años por un grupo de individuos que ha puesto en ese trabajo lo mejor de sí, y las esperanzas de muchas naciones que entregaron toda su capacidad y su orgullo a ellas!



Por otra parte, pasan los años y los pequeños detalles siguen siendo la razón del éxito o el fracaso. Y ahora en el Siglo XXI, contando con estupendos medios electrónicos, ropa de poco volumen y sumamente abrigada, alimentos de muchas calorías y buen sabor que se estiban sin causar problemas a los que deben transportarlas, aún ahora, el hombre y sus capacidades y su espíritu indomable, su buen sentido, su grado de prudencia y paciencia, seguirán teniendo el mismo valor que en la época de la conquista heroica de los *Polos*, sin olvidar también que la ayuda del Cielo seguirá siendo imprescindible, lo mismo que ese poco de buena suerte que llega en el momento justo de permitírnos aterrizar un par de minutos antes de vernos envueltos en un terrible *emblanquecimiento*, o quedar enganchados de un vehículo trabado en una grieta sin fondo visible, o poder terminar de armar una carpa y meternos adentro también un par de minutos antes que nos alcance un *blizzard* que no nos permite ver siquiera a un metro de distancia.

En esta etapa a lo largo de la *península* sin duda algún tripulante debió tener en sus bolsillos una pata de conejo que actuó con total exactitud en el momento preciso. Aunque se ostente el apellido Amundsen, Shackleton, Scott, Freuchen, Piedra Buena o Sobral, y sin desmerecer un ápice a todos los otros exploradores del mundo, un poco de buena suerte natural es conveniente llevarla consigo. El Destino nos da un turno, no lo pongo en duda en absoluto, pero hay que ayudar siempre que se pueda a que ese turno llegue lo más tarde que fuera posible.

Volando ahora a nivel y con un mismo rumbo incrementamos notablemente nuestra velocidad real, pues el viento del S había cesado y ambos aviones iban de nuevo en formación normal. El tramo a lo largo de la *península* no nos había permitido llegar siquiera a una velocidad media de 100 nudos, tantos fueron los problemas que debimos afrontar, pero en este tramo, más livianos también de combustible, nos estábamos acercando a los ansiados 120 de mis sueños de navegador.

La visibilidad era ahora excelente y observamos con interés varios *bandejones* de tamaño medio con estratos de color sucio, lo que denotaba la presencia en ellos del fitoplancton, base de la cadena alimenticia de los océanos, o de recuerdo de roquerías de pingüinos o zona de anidaje. En toda esta accidentada etapa no habíamos avistado ningún animal, aunque las circunstancias no habían sido precisamente propicias para efectuar observaciones.

Las pulsaciones bajaban poco a poco, pero bajaban, y la sensación de pasar del frío intenso a sentirme muy afiebrado también. Mi organismo se iba recomponiendo en forma lenta, aunque internamente deseaba llegar a *Ellsworth* para poder hacer algo por el intenso dolor en la boca, garganta y estómago, y acostarme y poder descansar. Hacia mucho tiempo que estábamos todos sin dormir, mal alimentados, con los nervios crispados y la horrible sensación de no poder hacer nada ante una situación que nos sobrepasaba completamente. Pero el tiempo seguía mejorando, pude tomar algunas fotografías y señalar en mi carta



*Sobrevolando la hielita Austral antes de anevizar en la Estación Científica Ellsworth.*



*Retirando las tapas ventrales de combustible del CTA-12 para colocarle los soportes de dos nuevos "jatos".*

varias enormes *grietas* de la *barrera* que nos serían de suma utilidad en el vuelo de regreso a casa.

Copio otra vez de mi Diario: "El cielo se había vuelto ahora de un azul purísimo y hacia el E no se distinguían nubes. La ausencia de polvo atmosférico y un grado muy bajo de humedad absoluta permitían ver a enormes distancias. Aquí el *canal costanero* era claramente identificable y navegable, pero hacia el N todo el *mar de Weddell* era un compacto núcleo de *hielo amonticulado*, seguramente impenetrable. Por estribor, hacia el S, se extendía la tierra de Edith Ronne, llamada así por Finn Ronne en honor de su abnegada esposa Jackie, que había invernado con él cuando su estadia en 1946/1948 en la *isla Stonnington, Bahía Margarita*. Acercándonos a la longitud 50°W distinguimos otro enorme *témpano* de muy curiosa forma, en una posición casi N/S, al que luego le calculamos un tamaño de aproximadamente 40 millas de largo por unas 15 de ancho. Al pasar sobre él calculé que la posición de su parte central era 77°10' S y 46°00' W, justo cuando captamos la señal *ECE* en el gonio y me sorprendió sobremanera la enorme *bahía* que teníamos por delante, pues mi vieja conocida *bahía Gould* había desaparecido completamente y la enorme *bahía* ahora llamada *Austral* abarcaba un espacio inimaginable, y entonces comprendí que la *barrera* tuvo también en ese lugar un gran desprendimiento y que el *témpano* que habíamos avistado un rato antes era el que en 1958 empezaba en *bahía Chica* y ahora había salido a navegar en forma definitiva y posiblemente estaba varado en los bajíos de 200m al N de la *isla Berkner*. Desorientado, traté de localizar la roquería de pingüinos Emperador al NW de la citada *isla*, pero tampoco pude distinguirla en absoluto.

Era una mañana de Sol espléndido y la visibilidad realmente ilimitada, pues se distinguían también nitidamente la *bahía Duque Ernesto* y los *munataks* alrededor de la *bahía Vashel*, toda esa zona si cubierta por cirrus y cirrustratus. El radiofaro se escuchaba atronadoramente y a las 0720 se distinguían los puntitos negros que sin duda alguna eran la *estación* y los vehículos que estaban en superficie esperándonos. Ya habíamos establecido contacto radio en telefonía desde hacía largo rato, de modo que los pilotos estaban recibiendo instrucciones directas. A las 0730 observé claramente las antenas y la torre de auroras y a las 0740 hicimos vertical sobre la *Base* y los pilotos anevizaron exactamente a las 0752. Todos estábamos tan contentos que hasta me olvidé por un rato del enorme ardor que sentía desde mi boca hasta el estómago.

Mientras íbamos deslizándonos hacia los vehículos apostados cerca de la cabecera de pista, lo primero que nos llamó la atención fueron las locas carreras que hacían a modo de recepción las dos mascotas de la *Base*: el enorme y blanco husky "Chicho" y el pequeño y endemoniado negro "Gruppy".

En el *CTA-15* habíamos estado en el aire exactamente 9 horas y 3 minutos, y en el *12* algo más, y habíamos consumido 850 galones de combustible cada uno; nos

quedaban en los tanques 600 galones, que luego nos serían fundamentales. Ni bien bajé del avión, trayendo conmigo cámaras, cartas y anotaciones para trabajar en la *estación*, me confundí en un interminable abrazo con el glaciólogo Dr. César Lisignoli, jefe científico de la estación, amigo de muchos años, y también con el topógrafo Claro O. Mejías. El doctor Zanini se presentó y de inmediato me condujo a la *estación*. Entrar por la vieja y conocida rampa, ahora con un declive mucho mayor que cuando había pasado por ella por primera vez en 1957, no me produjo ninguna emoción, porque no me sentía bien y además veía que los años habían hecho mella en el estado de todas las instalaciones. Fuimos caminando hasta la enfermería, en la cual iba a ser el único ocupante, mientras contestaba las preguntas del médico con la mayor lógica posible: no tenía idea del grado de concentración del ácido sulfúrico diluido en el agua ingerida, ni tampoco de la cantidad que había quedado en mi estómago. Pero al llegar a mi cama sentí que por fin podría relajarme y que otra persona se haría cargo de mis problemas. Dejé de lado el orgullo y permití que el Dr. Zanini me ayudase a desvestirme, ponerme un pijama, y me colocara enseguida una inyección de morfina que me haría dormir por largo rato. Todo el cuerpo me dolía y sentía un cansancio enorme y una extraña modorra que poco a poco se iba apoderando de mí. Las pulsaciones habían bajado ya a 135 y el Dr. Zanini me explicó que era normal dado mi estado de nervios por todo lo pasado, pero que el problema que le preocupaba era que fuese yo a resfriarme y empezara a toser y se abrieran los tejidos internos, que debían cicatrizar con la mayor rapidez. Pero el cansancio de muchas horas sin dormir, el trago de agua con ácido sulfúrico y el accionar de la morfina me fueron venciendo y no tengo idea de la hora en que caí totalmente dormido. Creo debe haber sido alrededor de las 0930 de ese largo 27 de diciembre de 1961. Sólo anoté después que me desperté aproximadamente a medianoche de ese día miércoles, totalmente obnubilado pero con una terrible necesidad de ir al baño. Cuando volví a mi cama, bamboleándome de un lado al otro, me dejé caer, apenas atiné a taparme pese a la buena temperatura que había y volví a quedarme profundamente dormido otra vez. Felizmente ya estábamos en *Ellsworth*. Era hora que me ocupase de mi cuerpo y tratara de ponerlo de nuevo en buenas condiciones de funcionamiento en el menor tiempo posible. Teníamos mucho trabajo por delante.

Cuando volví a despertar me di cuenta que el médico estaba a mi lado junto a Checchi, hablando ambos en voz muy baja. Tardé un rato en enfocarlos e identificarlos, pero la sonrisa enorme en la cara de Rafa mirándome me dio a entender que mi estado iba mejorando de a poco. Quise tratar de hablar pero me di cuenta que no podía hacerlo, pues tenía la boca terriblemente dolorida, lo mismo que el pecho, el estómago y los riñones. Sólo atiné a tomarle la mano al "capitán-ingeniero" y esbozar algo que traté fuese un gesto parecido a una sonrisa, pero sólo Dios sabe lo que deben haber interpretado. Al contestarles con un asentimiento de cabeza que me sentía algo mejor, me fui despabilando de a

poco y quedamos un rato juntos, pero a los pocos minutos volví a quedarme dormido otra vez sin darme cuenta de nada. Sólo quería dormir y dormir y dormir, pero ahora sentía internamente que ese sueño era ya descanso puro, y no el que hubiese tenido en el avión cuando terminé el lavaje con leche.

Volví a despertarme otra vez y por la gente que estaba a mi lado me enteré que era el jueves a las 1700. Miré mi reloj para comprobar que era cierto y con gran alegría de mi parte comprobé que podía articular algunas palabras, que mis pulsaciones andaban en 110 y que mis dolores disminuyeron, porque hasta me di cuenta que tenía ganas de alimentarme. Pude hablar por radio con mi hermana Carla y tranquilizarla, pues parecía que en *Buenos Aires* se supo del accidente y por supuesto corrieron todo tipo de versiones. Aproveché las instalaciones de la *estación*, me afeité con agua caliente, me di un largo baño, me cambié de ropa y terminé el día dejando de tomar "Aldrox" y comenzando con aceite de hígado de bacalao y vitaminas "C" cada cuatro horas.

Me fui a dormir temprano porque me sentía todavía muy débil y sólo acostado los dolores parecían ir disminuyendo. Me enteré que el Dr. Baeza había regresado a *Campbell* desde el *rompehielos*, que seguía a pocas millas de ahí sin poder moverse. Quería pensar en el tema pero me daba cuenta que el cerebro se negaba a cumplir su trabajo y seguía recetándome sueño. Me despertaron varias veces para tomar los remedios y empecé a darme cuenta de la realidad de los dolores, que los sentía más claros y puntuales, sobre todo en el estómago. El médico me había dicho que era culpa mía por andar moviéndome más de la cuenta y creo que tenía razón, de modo que -me dije-, hoy viernes trataré de estar quieto. Pero debía estar mejorando, porque me empezaba a cansar y molestar el estar alejado de todos los problemas, y la necesidad de dormir y dormir estaba desapareciendo.

Cerca del mediodía del viernes vinieron el capitán Quijada y Rafael a charlar, ya que estaba despierto y me sentía muy mejorado: el *Q-4* seguía apresado por los *hielos* en el mismo lugar, pero nos dieron orden de **no** movernos hasta que recibiésemos permiso para hacerlo.

Evidentemente la situación no era muy agradable y nosotros no estábamos de acuerdo con quedarnos quietos sin pensar en la operación básica que nos habían encomendado; por otra parte, había que pensar en la posibilidad de evacuar por lo menos a parte de *Belgrano* y *Ellsworth* en caso de que el *rompehielos* no pudiese llegar a esta zona. Tampoco podíamos olvidar que la pista de *Campbell* empezaba a deteriorarse por las altas temperaturas que se estaban registrando en esa zona y que su localización cercana a muchos *mmataks* no era la más conveniente, y sin pista en *Campbell* podíamos quedarnos varados en *Ellsworth* u obligados a encontrar otra solución, y eso también significaba combustible que **no** teníamos, pues estaba a bordo del *San Martín*.

Dado que las cámaras K-17 y todas las películas seguían a bordo del *rompehielos*, y a que no contábamos con la aeronave de nuestros planes iniciales, descar-

tamos directamente la realización de vuelo fotogramétrico triangular de *Ellsworth* a la *cordillera Santa Teresita*, de ahí al *pico Buenos Aires* y regreso a la *estación* cartografiando la *meseta Ejército Argentino* y los accidentes que avistó el general Pujato al S y también al SE de *Belgrano*. Era muy importante ese vuelo o vuelos para cumplir nuestros objetivos cartográficos, pero también tenían para nosotros la enorme importancia de conocer previamente una zona desconocida y posicionar correctamente accidentes geográficos que nos permitirían un vuelo más seguro en caso de quedarnos sin Sol, y buscar un lugar donde pudiésemos anevizar con seguridad y establecer una *estación auxiliar* de reaprovisionamiento en caso de que un súbito cambio de las condiciones atmosféricas nos obligase a descender. sin esa *estación auxiliar*, el vuelo al *Polo*, de hacerse, debía ser directo y sin equivocación o problema alguno.

En nuestros planes iniciales pensábamos localizar el *pico Buenos Aires* avistado por el general Pujato en los  $83^{\circ}10'S$  y  $37^{\circ}30'W$ , aproximadamente, y avanzar luego un grado más y levantar nuestro *aeródromo auxiliar* en  $84^{\circ}S$  y  $41^{\circ}W$ , de modo tal de tener a medio camino un lugar de posición bien conocida donde también contaríamos con combustible en caso de emergencia. Pero si el *rompehielos* no llegaba, todos esos planes básicos debían quedar en el olvido y las cosas se complicaban. El capitán Quijada pudo hablar con el capitán Pernice y le explicó todos nuestros razonamientos, que por suerte fueron comprendidos y aceptados, y por fin fuimos autorizados a estudiar in extenso todas las posibilidades de realizar nuestros planes de volar al *Polo Sur*.

Continúo con mi Diario: "Hoy comenzaron mis problemas con el médico de la estación, que se opone terminantemente a que yo vuele antes de una semana, por lo menos. Me siguen poniendo inyecciones de vitaminas "C" y "K" dos veces por día, y además ingiero por vía oral aceite de hígado de bacalao cada 4 horas; y mañana y tarde dos pastillas "Miltown" tranquilizantes y somníferas. Yo me siento un poco mejor, aunque tengo mareos cuando camino y la boca y el estómago me siguen doliendo de cuando en cuando, pero ya siento algo el gusto de los alimentos que tomo y acepto bien la sopa licuada, puré de papas con aceite de oliva, y puré de manzanas". Pero debía seguir trabajando y cumpliendo las indicaciones del protector y responsable galeno al mismo tiempo.

Estuvimos charlando un rato largo con Rafael y le volví a insistir en el tema que los americanos no operan en el *Polo* con más de 25.000 libras y que llevan siempre 8 jatos, como estoy discutiendo desde *Buenos Aires*. Me promete volver a tocar el tema con el "Negro".

Si llegamos al *Polo*, deberemos cargar de regreso todo el combustible posible y un poco más, para tratar de llegar a *Campbell* aunque con los tanques casi vacíos. Aquí en *Ellsworth*, los tenientes Pittaluga y Dionisi siguen con la búsqueda de la aeronauta que debería haber quedado en la *estación*, pero las búsquedas más prolijas y todas las averiguaciones posibles no han dado resultado alguno.

la única nafta existente es la de 80 octanos, buena para los vehiculos de la *estacion*, pero no para nuestros aviones.

El viernes a la noche me fui nuevamente a dormir temprano, porque me llevaron la cena a la enfermeria y tuve la ocasion de por fin conocer al Jefe militar de la *estacion*, el teniente de fragata IM D. Fermin E. Areta, y a su Segundo, el teniente de corbeta contador D. Edwin J. King, que para no molestar mi convalecencia no habian venido antes. Ambos me impresionaron muy bien: serios, puleros, amables, educados. Toda la *estacion* estaba a nuestra disposicion, como ya se lo habian manifestado a nuestro Jefe y a todo el resto del grupo. Reinaba en ella un muy buen ambiente.

Apagué la luz pero las voces en una *estacion* que nunca duerme llegaban nítidas a mi santuario y me costaba conciliar el sueño; por eso apelé a la vieja receta de buscar un tema completamente ajeno a los que me preocupaban y pensar exclusivamente en él. Me dediqué a los pingüinos Emperador, que no habia avistado al pasar por su roqueria en la costa NW de la *isla Berkner*. ¿Seguirian alli todavia o ya se habian ido todos al mar con los polluelos de la nueva camada? Estas aves forman pareja en pleno invierno polar y a veces en lugares interiores muy lejos de la costa. La hembra pone un solo huevo, que incuba primero el macho sobre sus gruesas patas dándole calor con un amplio pliegue de su vientre que cubre totalmente el huevo de color blanco-verdoso. Los pichones tardan dos meses en nacer y luego quedan sobre las patas de sus padres, sin tocar el hielo en absoluto, porque se congelarian. Luego de poner el huevo y dejarlo a cargo del macho, la hembra se dirige al mar a alimentarse y ganar peso nuevamente, y regresa a la roqueria con su estómago bien lleno de pequeños peces y krill. Al llegar a la roqueria, con su canto encuentra a su pareja, que le entrega el pichón nacido hace poco tiempo, y la madre se encarga ahora de sustentarlo, porque el padre hace ya varios meses que no come y debe dirigirse con la mayor premura al mar para alimentarse, pues ha perdido a veces más de la mitad de su peso. Cuando ganó suficiente peso de vuelta, regresa a la roqueria y vuelven a hacer el cambio, pues los pichones están siempre hambrientos y los adultos deben regurgitar a cada rato para tenerlos calmados. Los pichones crecen de acuerdo con la cantidad de alimentos que reciben, y en general tardan cerca de 6 meses en cambiar su plumón por plumas que los protegerán del frío y les permitirán entrar al mar; es por eso que una pareja sólo tiene un pichón cada 3 años. Cuando los nuevos ya adquieren sus trajes de etiqueta completos, se dirigen a la costa y entran al mar sumándose al grupo de adultos y se integran totalmente a la comunidad. Son seres realmente asombrosos.

La vida de estos simpáticos animalitos, que llegan a medir hasta un metro 20 de altura y pesar cuando grandes entre 25 y 35 kilos, es sumamente dura y la mortandad muy grande. Sólo unos pocos llegan a la vida adulta, porque el frío, el

hielo, los skúas, los albatros y las focas leopardo son peligros que atentan contra sus vidas de manera constante.

Y entonces me puse a pensar en otra ave, ésta ya voladora: los albatros. Son unos magníficos pájaros, máquinas perfectas de volar que siguen al navegante por horas y días planeando con su impresionante envergadura de más de 3 metros alrededor de los buques sin mover las alas, aprovechando las corrientes de aire generadas por las olas. Ponen su primer huevo recién a los 9 años y los casales tienen una cría cada 2 años. Algunos pueden llegar a los 50 años de vida, pero no anidan en el hielo, sino en las *islas antárticas y subantárticas*, y en otras por encima del paralelo 60°S. Pero después de contemplar el desfile de tantos pingüinos y ver planear tantos albatros, por fin pude quedarme dormido.

El sábado 30 me desperté bien temprano, sintiéndome bastante más aliviado de mis achaques.

A los aviones se los estaba aligerando de todo lo que razonablemente podía retirarse de ellos, que era muy poco. Checchi había estado consultando con la Dirección de Material Aeronaval y le otorgaron permiso para experimentar con la nafta de 80 octanos existente en la *estación*, y se ha ido a los aviones con los mecánicos y algunos pilotos a realizar pruebas.

Tomamos contacto con la *Estación Científica Amundsen-Scott, o Polo Sur*, donde conocimos a un muy alegre madrileño, el doctor en meteorología y especialista en nubes, ex miembro del Ejército del Aire Español, D. **Luis Aldaz**, jefe científico de la *estación*, que se ha puesto incondicionalmente a nuestra disposición, algo que nos cayó como regalo del cielo. Comentando nuestro vuelo en términos generales, al escuchar que sólo teníamos un par de jatos en cada avión y que estaba en nuestros planes traer de regreso a *Ellsworth* la mayor cantidad posible de aeronafta, despegando posiblemente por arriba de las 33.000 libras, se mostró muy escéptico sobre las posibilidades de lograrlo con nuestros DC-3, a menos que tuviésemos un viento de nariz bastante fuerte.

El capitán Quijada sugirió al capitán Pernice que se estudie la posibilidad de que el *transporte A.R.A. Bahía Aguirre* intente la penetración hasta por lo menos *Halley Bay*, para transportar nosotros a todos los evacuados de las *Bases Belgrano y Ellsworth* hasta esa *base inglesa*, pero parece que esta idea no va a cuajar, porque Cogruantar sigue con el convencimiento de que pronto el *rompehielos* quedará liberado del *pack* y llegará a esta zona a cumplir los planes previstos, pero como el tiempo sigue pasando y nosotros no nos podemos quedar esperando hasta que las velas no ardan, nos ha reiterado la libertad de maniobra para planificar y efectuar la etapa al *Polo* y traer de allí la mayor cantidad posible de aeronafta y volver a rever los planes a nuestro regreso. Me parece totalmente lógico este razonamiento y las sonrisas vuelven a los integrantes de la U.T.78, aunque el personal de la *estación* y los de *Belgrano* siguen con la misma incertidumbre desde hace tiempo en cuanto a qué pasará con ellos, pero



el tener nuestros aviones a la vista y contar con la firme promesa del capitán Quijada de que se hará todo lo que esté de nuestra parte para evacuar la mayor cantidad de gente en caso que sea necesario, hace renacer las esperanzas y tratan de ayudarnos y alentarnos de todas las formas posibles.

Y sigo leyendo en mi Diario:

"Las pruebas de motores con nafta de 80 octanos fue finalizada con todo éxito y se llegó a la conclusión que a los 600 galones con que habíamos anevizado se le agregarían otros 450 -por supuesto que en tanques separados- para despegar hacia el *Polo* con 1.050: los despegues, trepadas y anevizajes se efectuarían con la de 100/130, mientras que cuando volásemos a nivel se usaría la de 80 en mezcla rica. Esta medida extrema a la que debemos apelar da también por tierra en forma más que definitiva los vuelos de reconocimiento y aerofotogrametría, y la posibilidad de una estación auxiliar en los 84°S". Continuo con mi Diario:

"Hoy estuve charlando con los 4 científicos americanos que ya llevaban un año en la *estación*: me manifestaron que deseaban volar con nosotros y luego ser evacuados via *McMurdo*. Hablé del tema con el capitán Quijada y no puso objeción alguna, siempre que la superioridad de ambos lados prestara su conformidad. Comenzaron los trámites de inmediato, pero antes les expliqué a esos jóvenes que acompañarnos no sería en absoluto lo mismo que un vuelo normal de línea, pues nuestros aviones volaban al borde de las normas de seguridad y con pocos medios modernos de navegación e iríamos por una ruta desconocida, pero tenían indudablemente una total confiabilidad en los *DC-3*, pues ninguno cambió de idea".

El domingo 31/XII luego de desayunar muy liviano me fui a acostar nuevamente. Andar por el interior de la *estación* -tengo absolutamente prohibido salir al exterior-, y verla tan caída, no fue muy agradable. Gran cantidad de pasillos y habitaciones estaban deshabitados, con sus techos apuntalados, y llenos de estalagmitas y estalactitas de formas rarísimas que harían realidad los sueños de cualquier fotógrafo en busca de efectos fantasmagóricos, y también eran fuente de dolorosos anevizajes para los que no andaban con zapatos apropiados o no tenían experiencia en el arte de patinar. Gran parte de los vehículos estaban también fuera de servicio por falta de mantenimiento o de repuestos: creo que solo una docena funcionaba. La *estación* contaba con una dotación de 27 hombres del *Instituto Antártico Argentino* y 4 científicos americanos. Tomé algunas fotos y luego me dediqué otra vez a los planes de nuestra etapa más importante.

Y el 31/XII, ¡por fin!, nuestro Jefe aceptó la indiscutible certeza que con dos jatos no podríamos despegar del *Polo* con carga más arriba de todo lo permitido a estos formidables *DC-3*, y nuestro excelente "capitán-ingeniero" (otro de los sobrenombres cariñosos regalados al capitán Checchi), con gran alegría de

mi parte, sobre todo, empezó a estudiar el problema con los pilotos jóvenes y los mecánicos. A bordo traíamos una buena cantidad de "iniciadores" de los jatos y algunos cohetes de repuesto, y en la *estación* existían los dejados por Jimmy Lassiter cuando su intento de vuelo que comentaremos en el capítulo próximo, de modo que el problema se reducía a construir nuevos soportes e instalarlos convenientemente en las 2 máquinas. Para colocar estos soportes -que habría que construirlos en la *estación* copiando los que ya estaban instalados-, habría que destornillar una más que considerable cantidad de tornillos para sacar las dos tapas ventrales de los tanques de combustible, que serían llevadas a los talleres de la *estación* a bordo del pequeño trineo banana que llevábamos en cada aparato. Los nuevos soportes serían en realidad una obra de arte que demandaría muchas horas de búsqueda de un material ad hoc y de sierras, agujeros y mucha lima hasta dejarlos exactamente iguales que los originales. Serían afirmados sobre las chapas, una a cada lado de crujía del avión, y vueltas a llevarlas a la cabecera de la pista de anevizaje, donde a desprecio de las bajas temperaturas y vientos reinantes, encabezados por Checchi se les colocaría su correspondiente sistema de ignición, conectados ingeniosamente a una llave de luz de la cabina de comando, y un sistema "casero" bien argentino de alambres que correrían por el piso de la máquina permitirían luego al mecánico del avión eyectar los jatos una vez que hubiesen cumplido su cometido. Los dos nuevos soportes serían colocados a proa de los flaps, a una distancia tal de no causarles ningún problema. Todo el plan de instalación fue estudiado y se comenzó a darle forma y hacerlo realidad.

El *rompehielos* seguía apresado en las inmediaciones de la *isla Laidenberg* y los *hielos* que lo apresaban parecían no tener apuro en moverse con rumbo general norte. El teniente médico Baeza me informó por radio que esa noche estaban invitados a recibir el Año Nuevo en la *Base Conjunta*.

Allí en *Ellsworth* las cosas se estaban encarrilando de a poco y por lo menos teníamos por delante una tarea específica, ordenada, a la que cada miembro del grupo podía dedicarse sin tener incertidumbres ni pedir permisos a cada minuto por cosas que no estaban claras. Creo que todos los miembros de la *estación* compartían nuestro entusiasmo, a pesar del fantasma del relevo, y que cada uno de ellos nos acompañaría mentalmente en esa etapa final.

El tema de los científicos americanos quedó resuelto: los 4 volarían con nosotros, 2 en cada avión. Como la colocación de las chapas ventrales y la carga de los 450 galones de nafta de 80 ya había quedado finalizada, informamos a Cogruntar y al Almirante Tyree que la U.T.7.8 estará lista a iniciar la etapa en cuanto las condiciones meteorológicas lo permitiesen. Ahora nuestro contacto con la *Estación Polo Sur* era casi permanente y la voz del Dr. Luis Aldaz ampliamente conocida por todos los que estábamos en la *estación*: escucharla y confiar totalmente en sus pronósticos nos daba una enorme tranquilidad.

Otro amigo que estaba casi todos los días con nosotros era el "Chumo" Acuña, comandante del DC-1 meteorológico. Se lo notaba tan preocupado e inmerso en nuestros problemas que nos parecía que en cualquier momento volveríamos a verlo junto a nosotros volando en formación esta última etapa.

LUIAA, el radioaficionado Horacio Martínez Seeber, estaba también presente en forma diaria, consiguiendo todos los QSOs imposibles de obtener por los canales oficiales normales. Horacio estaba siempre en todas las frecuencias que utilizábamos, al igual que otros amigos LU que también siguieron nuestro vuelo en todas las etapas. ¿Cómo agradecerles tantas horas junto a sus equipos, siempre listos a contactarnos con nuestros familiares o con cualquiera de las oficinas de Cangallo y Madero, sede entonces del Ministerio de Marina? Todos ellos ya pasaron a integrar el gran club de los *manipuladores en silencio*, pero seguirán en el recuerdo de los que todavía seguimos viendo las comunicaciones de radioaficionados como un gran medio de hacer amigos y bien a la Humanidad, pese a Internet y todos los modernos sistemas de comunicaciones que aparecen casi a diario.

Hoy recibimos contestación del almirante Tyree: sugiere no iniciar el vuelo hasta el día 3 de enero a las 1500Z (1500 horas del Primer Meridiano, las 1200 para nosotros en Argentina), pues quiere que ya estén antes en el *Polo Sur* todo el material, personal y mecánicos de DC-3 para atenderlos.

Yo no lo comentaba con nadie, pero seguía con los dolores de garganta y estómago, de modo que no variaba mi dieta de sopa, puré de papas y puré de manzana de postre, y jugos americanos que todavía quedaban en cantidad en la *estación*. Volví a afeitarme y darme un largo baño, pero cené otra vez sólo en la enfermería, y luego lo vi al capitán Quijada y al médico y me declare oficialmente otra vez en servicio. Trataré de no tomar frío, pero debo ir al *CYA-15* a realizar algunas tareas convenidas con el topógrafo Mejías.

La posibilidad de que el *trampuelo* tuviera que invernar no se descartaba todavía y los ánimos del personal de la estación no estaban calmos, como era lógico. Era diferente al de los miembros de la U.T. 7.8, pues teníamos los aviones listos, el tema combustible dejó de ser una preocupación seria, y solo debíamos esperar tres días más para iniciar el cruce en cuanto las condiciones meteorológicas fuesen favorables, y el saber que Aldaz había tomado en serio su papel de juez de largada de estas 740 millas de cruce hasta  $\varphi = 90^{\circ}\text{S}$ , había calmado totalmente nuestros nervios. Y estábamos ya en el último día de 1961.

Por mi menú especial volví a cenar solo en la enfermería y cerca de medianoche fui al comedor de la *estación* para unirme nuevamente al grupo. Éramos cerca de 40 personas entre los 27 de la *estación*, los 12 de los aviones, y los 4 americanos, con sus enormes sonrisas al saber que faltaba muy poco para volar al *Polo*, luego *McMurdo*, después *Christchurch*, *Hawaii* y luego a casa de

nuevo después de un año hablando otro idioma y adoptando otras costumbres, pese a que se habían integrado muy bien a los demás miembros de la *estación*. Habían tenido una excelente cena de Fin de Año, bien regada, pero noté que muchos rostros estaban tristes, con la mirada perdida, a enormes distancias de *Ellsworth*, y que muchas sonrisas y abrazos parecían de compromiso. Era completamente lógico. Ninguno de nosotros estaba allí en mente, sólo en cuerpo. Todos estábamos en nuestros hogares, con los seres queridos, mientras muchos también no podían sacarse de la cabeza la posibilidad de tener que pasarse un segundo año entre los *hielos*. Hasta Chicho y Gruppy parecían contagiados de la nostalgia y habían dejado de correr y aullar o ladrar. Poco a poco se fueron retirando algunos hasta que un colla apareció con su guitarra y de inmediato se formó un grupo cerrado a su alrededor. Por supuesto que personalmente me hubiese gustado escuchar una guaranía o una polca correntina, pero al ver que varios alrededor de mí tenían lágrimas en los ojos al sonar algunos acordes del noroeste acepté en minoría esas canciones y tampoco pude sustraerme a la emoción del hogar lejano.

A las 0200 me fui a dormir, caminando despacio hasta mi cama. Ahí vi de nuevo mi chaqueta de vuelo que estaba colocada sobre una silla, y entonces me percaté que habían quedado en ella los rastros de mi accidente, pues tenía varios agujeros y manchas del ácido. Esa chaqueta americana está ahora en un ropero a metros de mi PC, guardada desde entonces. Prefiero dejarla envuelta en su bolsa, con sus naftalinas, pues cada vez que toso sin motivo es por culpa de la hernia de hiato que me quedó de recuerdo de ese vuelo. . . Pero a las 0300 nuevamente el Jefe se encargó de despertarme para empezar otra vez a contestar una enorme cantidad de despachos, que no eran precisamente de felicitaciones por el nuevo año que acabábamos de comenzar. Por supuesto que esa noche otra vez mi sueño no duró siquiera una hora.

El topógrafo Mejías me fue a buscar también bien temprano y con un teodolito salimos hacia el *CTA-15*. Cambié un foquito quemado de mi sextante periscópico y luego simultáneamente nos dedicamos a tomar alturas de Sol para verificar el error de índice, que seguía en  $-7'0$ , y a controlar también el compás magnético de navegación, que continuaba comportándose como si estuviésemos en el ecuador. Después de eso, apuntamos el teodolito al S verdadero y Mejías se fue con un *weasel* en esa dirección, aproximadamente un kilómetro, y colocó un tambor vacío de combustible, que junto con otro que también dejamos a popa del avión nos materializaba una perfecta línea Norte-Sur para asegurarnos un despegue a prueba de cualquier error. Volvimos a la *estación* y al rato estuve conversando otra vez con el Dr. Aldaz, como si nos conociéramos de toda la vida. Me contó que el tiempo en el *Polo* estaba muy bueno, presión a nivel de pista 20,25 pulgadas, vientos no mayores de 10/15 nudos del sector E. grilla y sólo algunos cirrus altos a la vista.

Respecto a la radiobaliza en 520 Kc/s, me aseguró que lo escucharíamos a unas 200 millas (¿?). Yo le contesté que con captarlo a una quinta o décima parte de ese alcance nos sentiríamos totalmente satisfechos.

Estuve calculando las alturas tomadas esa mañana y los errores fueron mínimos; acepto que estábamos quietos en superficie, pero no diferían en mucho de los encontrados en vuelo normal. Por la tarde pusieron unos bancos frente a la torre de auroras y estuvimos sacándonos fotografías. En una de ellas, tomada por el experto polar de la *Estación*, Alberto J. Passo, están juntos los miembros de la *base* y los 12 integrantes de la U.T.7.8. Esta fotografía aparece en el libro como recuerdo agradecido hacia ese grupo que nos recibiera con los brazos abiertos y nos brindara la mejor hospitalidad posible.

Los americanos tuvieron un problema con un transporte C-130, que debió efectuar un aterrizaje forzoso, y el almirante Tyree nos envió un nuevo despacho informando ahora que recién a partir del día 5 estaría listo a recibirnos. Parece que no tienen mucha confianza con nuestra navegación, pues su grupo SAR (Search and Rescue, Búsqueda y Rescate) es el que está ocupado en otros menesteres, ya que el Dr. Aldaz nos reitera que allí están todos listos y esperándonos. El capitán Quijada grabó hoy por radio su discurso de entrega de la placa en el *Polo*, para ser emitido en *Buenos Aires* ni bien logremos nuestro objetivo. ¿No estamos adoptando una actitud un poco triunfalista de antemano?

Encontramos en la *estación* varios "pillow-tanks" de 50 galones cada uno, de modo que llevaremos 4 por avión para traer 400 galones más de aeronafta de la *Estación Polo Sur*.

Los nuevos sistemas de encendido y de expulsión fueron probados varias veces y resultaron excelentes, de modo que las tapas ventrales de los tanques de combustible fueron colocadas de nuevo y ya estábamos seguros de contar con cuatro jatos en cada avión para nuestro despegue del *Polo Sur*; un tema en el cual pensaba constantemente, y como un maniático no podía olvidar que los americanos llevan 8 y no despegan con más de 25.000 libras. Pero estaba mucho más tranquilo, en realidad hasta casi contento.

El día miércoles 3 de enero tuvimos la muy buena noticia de que el *rompehielos* empezó a moverse y ya estaba en proximidades de la *isla Cerro Nevado*, que tantos recuerdos tiene para los argentinos; pero aquí en la *estación* el tiempo se ha cerrado y amenaza el *blizzard*, lo que sumado a la nueva espera de inicio de vuelo hace que la "fiebre antártica" se haga presente con toda su fuerza. Bendita paciencia, ¿por qué era tan veleidosa a veces y no permanecía por siempre entre todos nosotros?

La temperatura sin embargo había subido y dentro de enfermería debí poner una

buena cantidad de tarros debajo de las goteras, odiadas goteras que con su concierto ininterrumpido no me dejaban dormir bien de noche. ¿Yo también me estaría poniendo nervioso? No, seguro que no.

Los motores de los aviones fueron puestos en marcha y rodaron sin calentamiento previo, y la pista bien marcada estaba lo bastante sólida como para esperar un despegue sin inconvenientes. El *CIA-15* y el *CIA-12* estaban esperando en la cabecera y sólo debíamos colocarles los 4 jatos a cada uno y cargar los efectos personales de último momento. La tensión era lógicamente muy grande, pero sentía alrededor de mí una seguridad tan firme por parte de todos los tripulantes, que no dudaba que la suerte también nos daría la ayudita de siempre para que todo anduviese bien. Teníamos claro los problemas, que no eran fáciles, pero también una confianza enorme en nuestras propias fuerzas; y al ver juntas a las máquinas en cabecera de pista, sentíamos hacia ellas una indescriptible sensación de afecto, orgullo, confianza total. Eran parte de todos nosotros. Éramos todos un mismo cuerpo.

Mi estado físico mejoraba, pero muy lentamente. No podía apartarme un ápice de mis sopas, purés y pastillas de los primeros días, pero ya no sentía los terribles dolores de estómago y garganta, aunque me seguía costando hablar bien y en voz alta. El día 5 de enero el *O-4* nos informó estar cargando en la *Base Esperanza*, y *Campbell* que el deshielo tornaba muchos lugares de la zona intransitables.

La sombra del capitán Finn Ronne debía seguir caminando por los pasillos de la *estación*, porque yo también observaba que la mala educación de unos pocos hombres de nuestro grupo me obligaba a usar todo el tacto posible para no romper una armonía que debía ser a prueba de juventud equivocada.

La meteorología seguía siendo mala, pero tanto el Dr. Aldaz en el *Polo* como el "gordo" Abregu en la *estación* eran optimistas. Ambos pronosticadores, ante casi una misma carta sinóptica, coincidían en sus predicciones.

En el final del próximo Capítulo estaremos otra vez en la *EEU*, en estos mismos días; y después iniciaremos la etapa a  $\varphi = 90^{\circ}\text{S}$ .



17/1/1962: la U.T.7.8 frente a la torre de auroras de la ECU.

### Estación Científica Ellsworth

Como ya acotáramos en capítulos anteriores, el llamado Primer Año Polar tuvo lugar en el año 1882, cuando unos pocos países europeos llevaron a cabo modestos estudios en los límites del *Océano Ártico*. Debieron pasar cincuenta años para que con una mayor participación tuviera lugar en 1932 el segundo, que tampoco abarcó el Sexto Continente. Para llevar a cabo el Tercer Año Polar se eligió el periodo 1º/VII/1957 al 31/XII/1958, porque ese lapso marcaba el pico del ciclo de actividad solar, cuando las alteraciones alcanzarían un máximo de intensidad en su ciclo de once años.

Los planes para el Año Geofísico Internacional (AGI) comenzaron a tomar forma en *Bélgica* en 1950, y cinco años más tarde se determinó que era imperioso integrar el *Continente Antártico* al plan mundial destinado a desentrañar puntos todavía desconocidos para la ciencia, pues las regiones polares australes ofrecían a los científicos condiciones únicas de estudio. Al mismo tiempo, en el *Océano Ártico* operarían también estaciones en *islas de hielos flotantes*, cuyas observaciones serían comparadas con las obtenidas en el otro extremo del planeta.

Además de las estaciones permanentes de muchas naciones en la *Antártida*, los *Estados Unidos de América* se comprometieron a levantar otras seis nuevas, a saber: Polo Sur, **Ellsworth\***, Wilkes\*, Byrd\*, Pequeña América\*, y Cabo Hallet\*, compartida con los *neocelandeses*.

El que fuese, años después, mi estimado amigo el capitán de navío USNR Finn Ronne, nacido en *Noruega* y luego ciudadano estadounidense, al que ya mencionáramos anteriormente y volveremos a mencionar sin duda alguna, por su amplísima experiencia antártica fue elegido jefe militar y científico de la *Estación Científica Ellsworth*. Era un individuo que pensaba que la *Antártida* era un mundo maravilloso, el mejor de la Tierra, y al que sus años en esa zona le habían enseñado que en un campamento polar no podría haber secretos, que allí no debía irse a olvidar problemas del mundo llamado civilizado sino a trabajar duro y a encontrarse consigo mismo, y sobre todo, que a ese blanco continente se lo debía respetar en todo sentido, y escuchar y cumplir las observaciones y órdenes de los que tenían más experiencia. Su libro **Comando Antártico**, ya mencionado, es una obra profunda que deja enormes enseñanzas y que el suscripto considera que su lectura debiera ser obligatoria para todos los que van a ese continente a invernar o simplemente a cumplir una campaña de verano.

Ronne había aconsejado levantar la estación en nuestro conocido *cabo Adams\**, extremo ESE de la *península Bowman\**, pues había sobrevolado esa zona entre 1946 y 1948 desde su base en la *isla Stonington\**, *bahía Margarita\**.

Toda la estación desarmada y sus equipamientos se embarcaron a bordo del



transporte *AKA-92 Wyandot*, que junto a *rompehielos Staten Island* zarparon en XI/1956 de los *EE.UU.*, el 8/XII/56 dejaron *Punta Arenas, Chile*, avistaron las *islas Sandwich del Sur\**, luego el *cabo Norvegia\**, e iniciaron la penetración del *mar de Weddell\** en medio de un campo cerrado de hielos que presagiaba serios problemas.

En *helicóptero* efectuaron una visita de cortesía a la *Base inglesa Halley Bay\**, del AGI, y luego otra a la *Base Shackleton\**, donde estaba preparando su Travesía Transantártica el grupo del Dr. Vivian Fuchs, al que también nos refirieramos en el Capítulo II.

Asimismo efectuaron una visita a la *Base Belgrano* el 31/XII/1956, donde conversó Ronne largamente con su jefe el general de división D. Hernán Pujato, quien gentilmente le facilitó una copia detallada de sus vuelos realizados en 1955 y 1956, lo que fue de sumo interés para Ronne, ya que allí estaban las fechas de los avistajes de accidentes "descubiertos" (sic) tanto por la U.S.Navy en 1956 como por los británicos en 1957. Dice el capitán Ronne en su mencionado libro que "La bienvenida que recibimos fue extraordinaria, pues nuestros regalos de frutas frescas y revistas nuevas fueron para ellos más preciosos que diamantes".

Pero el estado de los *hielos flotantes* los obligó a proseguir la navegación de inmediato hacia el fondo SW del *Weddell*. Durante once días quedaron apresados por el *pack*, casi en la misma zona donde el *Endurance* de Shackleton también quedara aprisionado muchos años atrás. Los 300 HP del *Endurance* no le habían permitido entonces escapar al "Patrón", y ahora los 10.000 del *Staten Island* tampoco pudieron hacer nada.

El capitán de navío Edwin A. McDonald, jefe del Grupo de Tareas, pensaba estar ya la noche de Navidad en *cabo Adams*, pero la presión de los hielos había hecho saltar muchos remaches del casco del *transporte*, que al igual que el *rompehielos* estaba completamente inmóvil en aproximadamente  $\phi = 77^{\circ}30' S$  y  $\omega = 45^{\circ}00' W$ , observando hacia el W tres enormes témpanos desprendidos de la *bahía Gould (Austral)\**, seguramente varados, que no les permitían avanzar hacia el *cabo Adams*. La moral de las dos tripulaciones, los "sea-bees" (batallón de construcciones) y los 39 hombres que irían a tripular la *estación* no era precisamente buena, y los altos mandos de la U.S.Navy, ante esa situación, le ordenaron tratar de acercarse a la *barrera* y levantar la *estación* en cualquier lugar disponible, cosa que cayó como un mazazo sobre los científicos civiles, que tenían todo pensado para *Bowman*. Pero el viento y el tiempo cambiaron de improviso y ambos buques quedaron libres, dándose cuenta que los 3 enormes témpanos mencionados eran los que no permitían que los hielos siguiesen su ruta normal hacia el W, hacia donde ellos se dirigieron otra vez en aguas casi libres.

El 15 de enero de 1957 Ronne y McDonald efectuaron un vuelo en *helicóptero* hasta *cabo Adams* desde la cubierta del *rompehielos*. Las condiciones del hielo en esa zona eran las mismas que Ronne observara 10 años antes, y le sugirió a

McDonald que aprovechara las aparentes aguas libres hacia el N para salir luego del *Weddell* navegando a lo largo del límite oriental de la *península Antártica*, es decir, recorrer nuestra fallida Ruta Oeste comenzando desde el S.

Al regresar al buque observaron que el borde de la *barrera* tenía unos 250 pies de altura (76m), lo que imposibilitaba completamente el desembarco (hecho también notado por la U.T.7.8 al volar esa zona, tanto de ida como de vuelta). Ya a bordo del *Staten Island* nuevamente, recibieron un mensaje del Comandante de la Fuerza de Tareas, desde la *sonda McMurdo\**, en el que le ordenaban a McDonald olvidarse de la *península Bowman*. Por supuesto que a miles de millas de distancia la superioridad tenía puntos de vista diferentes de los que estaban en zona, y muchos despachos volaron entre ambos mares (por lo visto, no solo nosotros tuvimos problemas de despachos), hasta que llegó la orden final de abandonar el plan original y regresar al Este de la *bahía Gould (Austral)*. Y Finn Ronne recuerda en su citado libro, textualmente: "En la Marina, y en las exploraciones antárticas, hay muchas píldoras amargas que uno debe tragar". Tema muy conocido por todos los militares del mundo, por supuesto, del que nosotros tampoco pudimos librarnos, como lo estará pensando el amable lector.

A unas 40 millas de *cabó Adams*, en  $\phi = 75^{\circ}25' S$  y  $\omega = 59^{\circ}58' W$ , invirtieron el rumbo y regresaron hacia el oriente. Los grandes témpanos en longitud  $45^{\circ}W$  permanecían varados en las cercanías, en el mismo bajo fondo donde nosotros también encontramos otros desprendimientos de la *bahía Austral* en la ida y el regreso a *Ellsworth*. En las 310 millas entre *cabó Adams* y *bahía Gould (Austral)*, observaron también que la altura de la *barrera* oscilaba entre los 100 y los 250 pies (30 a 76m), siendo imposible desembarcar en ella.

Al acercarse al borde E de la *bahía Gould (Austral)* volvieron a recibir nuevas directivas de *McMurdo*: les ordenaban ahora retroceder hasta el *cabó Noruegia*, prácticamente en la entrada oriental del *mar de Weddell*, más de 1.200 millas al NNE de *Gould*, e instalar la *estación* en *bahía Atka\**, una pequeña entrada sobre la *barrera* flotante, cercana a la longitud  $8^{\circ}00' W$ . Fue un golpe moral muy grande, sobre todo para los científicos civiles, que se negaron absolutamente a aceptar un lugar totalmente expuesto al *Océano Atlántico Sur*, y también muy cercano a una nueva estación noruega del AGI, y donde entre 1949 y 1952 invernaó un grupo británico-noruego. El lugar no podía ser peor, en realidad.

Interminables horas en la estación de radio del *Wyandot* y con la personal intervención del Dr. Gould, Presidente del Comité Antártico del A.G.I., lograron que *McMurdo* cambiase de opinión y ordenara erigir la nueva *estación* sobre la *barrera de Filchner*, pero al Este del meridiano  $41^{\circ}W$ . De inmediato los *helicopteros* buscaron ese sitio, hasta que Ronne encontró un lugar, pero a una milla al W del meridiano  $41^{\circ}W$ . Más despachos de radio, más caras largas, más discusiones interminables, hasta que les llegó la ansiada aprobación: todo por unos pocos metros en el confín del planeta, sin razón lógica alguna.

El *rompehielos Staten Island* estuvo 20 horas rompiendo el hielo flotante consolidado y afeitando luego el borde de la *barrera* hasta que el averiado *Wyandot* pudo por fin amarrar luego de 43 días de lucha contra los hielos del *Weddell*. La descarga recién comenzó el 29/I/1957, mientras la temperatura descendía y las pequeñas *flores de hielo* que empezaban a formarse en la superficie indicaban que el verano estaba en retirada. No había tiempo que perder: desembarcaron 6.400 ton, y llevarlas ordenadamente a más de 4,6Km de la costa para comenzar de inmediato la construcción de las barracas fue para los *sea-bees* una tarea a la que todo el mundo debió contribuir; pero ahí comenzaron los primeros problemas, pues algunos recalcitrantes jóvenes científicos civiles creían que podían sentarse a ver trabajar solamente al personal militar, pese a que sus sueldos eran varias veces superiores al de los uniformados. Los problemas de comando fueron muy serios y los primeros de una larga serie que debió afrontar el capitán de navío Finn Ronne a lo largo de todo ese año.

El capitán McDonald veía cerrarse día a día el *canal costanero* y los signos del invierno eran cada vez más notorios. El capitán de corbeta D. Daniel Canova fue el representante argentino en esa Fuerza de Tareas y me contó que nadie tenía dudas que el *transporte* debía alejarse de la costa cuanto antes, y que no podía hacerlo por sus propios medios, necesitando la ayuda del *rompehielos*, que se mantenía estacionado una milla más al N. Todos tenían claro que en sólo 13 días era imposible construir la *estación*, pero a pesar de su amistad de años los capitanes McDonald y Ronne pudieron acordar a regañadientes que era preferible dejar la *estación* a medio construir y los trabajos a cargo de los que irían a ocuparla, que afrontar la posibilidad de que el *Wyandot* quedase atrapado y tuviera que invernar, lo que sin duda alguna era lo más probable.

En una más que sencilla y rápida ceremonia se realizó la entrega de la *estación*, que fue erigida en un lugar a 2,5 millas de la *barrera*, 140 pies sobre el nivel del mar, donde el hielo tenía en ese entonces 760 pies de espesor, y flotaba sobre un mar de 3.220 pies de profundidad. McDonald dejó por escrito que *Ellsworth* ya estaba "operativa", pero esa no fue en absoluto la verdad. Nada se había terminado, todo estaba a medio hacer y muchas construcciones ni siquiera se habían iniciado. Lo primero que ordenó Ronne fue que todos los 39 integrantes tendrían ese día 24 horas de descanso para poder agrupar sus pertenencias, y luego trabajar para tener primero dónde dormir y dónde comer, para después armar sus lugares de trabajo. Asignó tareas específicas a sus oficiales, personal militar, y luego a los jefes científicos y civiles de menor jerarquía.

Se apiló y señaló convenientemente los explosivos para los sondeos sísmicos, agrupados en 3 depósitos apartados de los edificios y a 500 pies entre sí. Siguió luego con el levantamiento de las antenas rómicas de radio, el cableado y armado de los equipos y la puesta en marcha de uno de los 7 generadores que habían

llevado. En los galpones que habitaron los hombres del batallón de construcciones guardaron los materiales de emergencia y recién después de eso comenzaron a dar forma a los dormitorios, ya prefabricados y suficientemente buenos como para brindar calidez y solidez. La aislación de la *estación* había sido calculada para soportar temperaturas de  $-62^{\circ}\text{C}$  por un par de años, aunque luego fueron varios más, sin que nunca tuvieran problema alguno.

Los túneles que interconectaban los edificios iban tomando forma y la eficaz y permanente ayuda que el jefe de la *estación* recibía de sus suboficiales, que desempeñaban con gran entusiasmo los puestos claves sin haber recibido entrenamiento especial alguno, hizo que ya en poco tiempo todo anduviese como un buen reloj, comenzara a funcionar el sistema de calefacción, y la cocina y el comedor quedaran listos y pudiesen empezar a comer con toda normalidad.

Para sólo 39 ocupantes la *estación* era realmente enorme. Tenía todo lo necesario para albergar en caso necesario a 300 hombres, viveres para 6 (seis) años, una enfermería que era en realidad un sanatorio por su tamaño y medicamentos necesarios en un hospital de 1.000 camas durante seis años, pero todo ese material seguía todavía suelto y debía ser puesto a resguardo antes que cayesen las primeras nevadas, o lo perderían totalmente. Tenían 35 tractores de diferente tonelaje y capacidad, lo mismo que una buena cantidad de trineos de todo tamaño que de a poco empezaron a cumplir su cometido y la *estación* estuvo medianamente lista. La radio quedó instalada y pudieron contactar con otras *Bases* y con el *rompehielos Staten Island*, que informó que todavía estaban navegando el *Weddell* 50 millas al S del *cabó Norvegia*, pues al abandonar *Ellsworth* necesitaron 18 horas para andar las primeras 35 millas, y al llegar a *Halley Bay* tuvieron visibilidad cero y vientos de más de 50 nudos. El invierno se estaba acercando con mayor velocidad que la prevista y en la *estación* tenían todavía afuera 500 ton de suministros y la temperatura había bajado a  $-4^{\circ}\text{C}$ .

Los problemas con el personal civil iban en aumento y sin duda alguna la soledad del Comando seguía siendo la misma que en toda la historia de la Humanidad. El capitán Ronne vivía enfrentando constantemente situaciones que rayaban ya con infantilismos y paranoias, pero debió soportar todas ellas para que la construcción de *Ellsworth* siguiese adelante: sólo la firme y constante ayuda de los suboficiales y personal de la U.S.Navy le permitió continuar exitosamente.

El programa de observaciones científicas que tenían por delante era sumamente ambicioso. A grandes rasgos diremos que abarcaban todos los campos de la meteorología, la glaciología, sismología, gravedad, geología, física ionosférica, silbidos, auroras, magnetismo terrestre, relevamientos geográficos al SW y W de la *estación*, sondajes para determinar el tamaño y las características de la *barrera de Filchner*, lo mismo que la profundidad del mar en toda la zona, y el movimiento ostensible de la *barrera* hacia el Norte, etc. Durante la noche polar,

por supuesto, no hay radiación solar, y debían estudiar cómo podría afectar las comunicaciones en onda corta, dado que las partículas cargadas eléctricamente en la atmósfera superior son pequeños espejos que reflejan las ondas de radio a todos los puntos de la tierra. Por esa razón tenían previsto recopilar los resultados de emisiones de radio a la ionosfera en distintas frecuencias, y poder encontrar con observaciones desde las distintas *estaciones* del AGI los razones de los "blackout" (*desvanecimientos, desapariciones*) de las ondas de radio, y también las interferencias que se producían sin causa aparente. Todas las auroras observadas serían filmadas también al mismo tiempo por todas las *estaciones*, y siendo la *Antártida* el origen del clima del mundo, coordinarían las observaciones con todas las demás *estaciones* de los 12 países en el continente e islas adyacentes, incluyendo observaciones sinópticas cada 3 horas y radiosondajes cada 12, alcanzando alturas de 30.500m midiendo temperatura, humedad, presión, velocidad y dirección del viento a distintas alturas. Y por supuesto que también se llevaría un exacto registro de la radiación solar y la precipitación nival, tratando de establecer alguna relación geográfica o de otra naturaleza con el resto del continente. El plan era tan amplio que debían colaborar con él todos los integrantes, algo que al capitán Finn Ronne le costaría muchos dolores de cabeza el lograrlo.

A mediados de marzo la *estación* estaba prácticamente lista y el día 16 pudieron filmar una espléndida aurora por primera vez, y también comenzaron con las lecturas del campo magnético, los sondajes atmosféricos, la irradiación de completos informes meteorológicos, etc. La orden del capitán Ronne seguía siendo la de finalizar la construcción de la *estación* en todos sus detalles, pues el invierno se acercaba y cuando dejaran de tener luz natural deberían permanecer en el interior hasta el regreso del sol. Con 150 películas de largo metraje en la *Base*, todos los días a las 2000 tenían cine, aunque también recuerda Ronne en su citado libro que hubo problemas con los científicos civiles porque "el 40% de las películas eran de temas relacionados con la marina". Quien escribe este libro recuerda que en sus años de guardiamarina, en uno de nuestros *destacamientos* —de cuyo nombre también prefiere olvidarse—, tenían solamente 6 (seis) películas de largo metraje para todo el año, y estaban ya tan hastiados de verlas que cuando pasaban una de ellas interpretada por una exuberante actriz muy famosa en esos tiempos porque a cada momento tomaba una ducha o tenía un río o laguna a mano para refrescarse, viendo el film de espaldas a la pantalla, sin sonido y sin relojes en las manos, menos un hombre que era el jurado, hacían apuestas para ver quién acertaba con el menor error el preciso momento en que la actriz aparecía "en plenitud" haciendo bramar de recuerdos lejanos a todos los hombres de la dotación. Ya volveré más adelante con el tema del cine en las

*bases norteamericanas* y en las nuestras esperemos un rato más.

El primero de abril entraron a cuarteles de invierno. Aparecieron cajas de armamento de pasatiempos, música, lectura, pintura, y a conectarse con el mundo exterior por medio de los radioaficionados, hombres que al decir de Finn "han sido tocados por la paciencia de Job y la bondad de los santos". Como quien escribe este libro pertenece a esa cofradía desde su infancia (mi licencia es LU6BT), y ha usado la radioafición para conectarse con su familia y sus amigos y también con autoridades de la Armada desde hace mucho más de medio siglo, y ha conectado muchísimas veces con *estaciones* de todas las naciones en la *Antártida*, por supuesto está de acuerdo con Ronne; y más adelante volveremos también sobre este tema tan importante para los antárticos.

El 31/VII volvieron a ver una tenue luz que les anunciaba el regreso del sol, y el día 8/IX y a través de un radioaficionado norteamericano, Ronne se puso en contacto con su viejo amigo el mayor USAF Jimmy Lassiter, quien desde *Washington* le informó que la Fuerza Aérea planeaba enviar a *Ellsworth* 2 aviones C-47 que irían a efectuar trabajos geodésicos y de aerofotogrametría en la zona, pero que calculaban que no necesitarían que les proveyese de aeronafía, algo que por supuesto Ronne sabía que era completamente imposible. Además, el tema ya su propio grupo aéreo VX-6 en la *estación*, con un importante plan de trabajos.

El 3 de octubre por la tarde fueron a *Belgrano* a efectuar una visita de cortesía. El teniente de fragata D. Néstor O. Baricco, a cargo de los sondajes ionosféricas, hablaba muy buen inglés; y con su ayuda y la del suboficial May de *Ellsworth* (que hablaba un pasable español) las conversaciones fueron fluidas y muy agradables. El jefe de la *Base* era el entonces mayor D. Jorge E. Leal, y lo acompañaba el glaciólogo Dr. Cesar Lisignoli, ambos viejos amigos del suscriptor.

Volvieron a saber del mayor Lassiter cuando ya había llegado a *Punta Arenas\**, *Chile*, y un poco en broma y otro poco en serio Jimmy le aseguró a Finn "que se llevarían sus propias provisiones, para no tener que pagar lo que les cobraba la U.S.Navy al personal de Marina, aunque no a los civiles".

Con uno de los aviones *Otter* de la *estación* realizaron vuelos a la *cordillera Santa Teresita\** (*Dufek* para los norteamericanos), y desde  $\phi = 83^{\circ}\text{S}$  y  $\omega = 53^{\circ}\text{W}$  observaron hacia el SW muchos picos de más de 11.000 pies de altura, que no fueron avistados por la U.T.7.8. por no haber volado esa zona, pese a haber estado en sus planes iniciales reconocerla.

Los dos aviones del mayor James Lassiter con sus 11 tripulantes habían volado desde *Punta Arenas* a la *isla Robert\**, donde la marina chilena les había marcado una pista y dejado un *depósito* de combustibles y provisiones. Pensaban seguir desde allí directamente a *Ellsworth*, y despegaron el 21 de noviembre, pero a la altura de la *isla Butler\** entraron en una zona de mal tiempo que los

obligó a trepar hasta los 13 000 pies esquivando nubes convectivas y luego descender y modificar el rumbo en infinitas ocasiones, consumiendo mucho más combustible que el calculado. Ya estaban a la altura del *monte Tricorno*\* cuando no pudieron seguir más hacia el S y tuvieron que invertir el rumbo y con grandes dificultades anevizar en la *isla Dolleman*\*, sobre el límite W del *mar de Weddell*. Trasvasaron casi todo el combustible a uno de los aviones, y dejando al cuidado del otro avión a 4 tripulantes con pocas provisiones, cuando el tiempo se mostró más propicio volvieron a despegar y continuaron el vuelo a la *estación*. Por la tarde del día 22 contactaron de nuevo por radio y Lassiter informó que había tenido que efectuar otra vez un anevizaje de emergencia en un lugar que calculaba unas 100 millas al SW de *Ellsworth*, a 5 millas de una escarpadura notable, y que no tenía una gota de combustible a bordo.

Sin perder un minuto y pese al mal tiempo reinante, Ronne cargó 2 tambores de aeronave en uno de los pequeños *Otter* y despegó hacia la enorme *isla Berkner*\*, a la que conocía desde sus vuelos en esa zona precisamente con Lassiter en 1947. Después de volar unos 90 minutos descubrieron el C-47 en un área llena de *grietas* y anevizaron a los saltos en medio de un casi *emblanquecimiento* que empezaba a cubrir la zona rápidamente. Allí se enteró Ronne que el otro C-47 quedó con solamente 40 galones de combustible para el pequeño generador de la radio de emergencia, y que el capitán Roderick, piloto de esa aeronave, se había venido con Lassiter, y si este avión se estrellaba, ¿quién volaría a buscar a los 4 naufragos en la *isla Dolleman*? El cuanto el *emblanquecimiento* les dio visibilidad y pese al poco techo reinante, despegaron los aviones y felizmente anevizaron en la *estación*, donde primero contactaron con el otro avión, se dieron un largo baño, comieron con voraz apetito y después se fueron a dormir por supuesto que por muchas horas. Recién el 3/XII pudo Lassiter despegar con combustible adicional cedido por Ronne de sus reservas y volar las 570 millas que lo separaban de su otro avión y regresar ambos sin problemas al día siguiente.

El almirante Dufek, jefe máximo de todas las fuerzas americanas, puso de inmediato a los dos aviones de la USAF bajo las órdenes del capitán Ronne. Lassiter había venido con planes públicos de realizar "trabajos geodésicos" en toda la zona al Sur de *Ellsworth* (idea norteamericana desde muchos años atrás), con un nuevo sistema ya probado en el territorio continental americano, pero cuando de improviso le propuso a Ronne que le cediera 25 tambores de gasolina "para levantar un depósito unas 300 millas al S en dirección al Polo, para efectuar un vuelo hasta  $\phi = 90^{\circ}\text{S}$ , y que si lo deseara podría acompañarlo en ese vuelo", el almirante George Dufek dijo terminantemente que no se le daría combustible a Lassiter, y "menos para efectuar un espectacular vuelo al *Polo Sur*, territorio **exclusivo** de la U.S.Navy". Más claro imposible. Pero pese a esta negativa,

Jimmy Lassiter y sus dos aviones efectuaron numerosos vuelos de apoyo a los grupos terrestres de *Ellsworth* y también al Dr. Vivian Fuchs y los suyos. No quedó claro -por lo menos durante un cierto tiempo para quien escribe estas líneas-, el trabajo geodésico que debió realizar la USAF ni cómo iban a obtener combustible en esa zona si no contaban con *Ellsworth*. El caso es que los dos aviones C-47 quedaron en la estación y el mayor James Lassiter y sus hombres regresaron al N a bordo del rompehielos *General San Martín*, que al año siguiente trasladó también esos dos aviones a *Ushuaia*, desde donde regresaron en vuelo a los EE.UU., pese a que en un principio iban a quedar para la Armada Argentina.

En el Capítulo X recordaremos el interés que el gobierno norteamericano tenía en el territorio antártico en la zona entre el fondo del *mar de Weddell* y el Polo Geográfico Sur, de modo que ahora quedan claras las razones y las órdenes dadas al mayor Lassiter, a quien nos refirieramos también en el Capítulo II con motivo de la Operación RAZA del SHN en el año 1958.

Como ya comentáramos con anterioridad, en el año 1957 la Armada me nombró Observador Argentino en la Operación Congelamiento Profundo III de la Marina Norteamericana en la Antártida. La Fuerza de Tareas N° 43 de la Armada de los Estados Unidos, bajo el mando del contraalmirante D. George Dufek, tuvo a su cargo esa Operación, cuya misión fundamental fue reabastecer las bases norteamericanas instaladas con motivo del Año Geofísico Internacional, además de cumplir con un sinnúmero de programas científicos de toda índole. El Grupo de Tareas 43.6, Grupo Naval del Mar de Weddell, al que fui asignado, estuvo a cargo nuevamente del capitán de navío Edwin A. McDonald.

Volé a Washington, D.C., y en el mes de noviembre me presenté a la Oficina de Proyectos Antárticos donde su jefe, el historiador Dr. Henry Dater, me brindó una cordial bienvenida que se extendió más allá de lo estrictamente protocolar. Fui provisto de todos los elementos de vestir de las dotaciones norteamericanas, que aún conservo conmigo, y escuchamos varias charlas sobre las actividades americanas en la Antártida y nuestro rol durante las maniobras y trabajos prácticamente tendríamos completa libertad de maniobra, menos en el puente de mando, donde debíamos presentarnos al oficial de guardia y solicitar permiso de permanencia antes de entrar y poder observar desde un lugar donde no molestásemos, algo que en particular me resultó totalmente lógico. Conocí a otros representantes extranjeros, al igual que a invitados especiales con los cuales formamos un grupo unido y agradable, del que participaba también el Dr. Dater, que nos acompañó durante toda la expedición.

El 27/XI/1957 zarpamos a bordo del transporte *Wyandot* (AKA-92) del puerto de Norfolk, Virginia, rumbo a Dakar, puerto donde nos reunimos con el rompehielos *Westwind* (WAGB-281), y donde nos enteramos que a las tareas ya enco-



mentadas a los dos buques se sumaría la de prestar apoyo a la unidad electrónica de la USAF que, a las órdenes del mayor James W. Lassiter, estaba probando con dos aviones un sistema de posicionamiento de aeronaves en misiones aerofotográficas en la *estación Ellsworth*. Y a bordo llevábamos gasolina para Jimmy Lassiter. ¿Queda ahora claro todo el tema?

Es de recordar también que al *Wyandot* le habían colocado un falso par de arbotantes para proteger sus hélices, reforzado sus cuadernas de proa, instalado taquillas sobre las bandas en todas sus bodegas de modo tal que la carga en ningún momento tocase el casco, y fuese posible permitir la libre circulación de aire caliente y la rápida localización de una posible filtración o avería, recordando los múltiples problemas que había sufrido el año anterior cuando su penetración y salida precipitada del *mar de Weddell*. Además, le fueron instalados también seis grandes refrigeradores portátiles destinados a conservar los viveres para la *estación* y el consumo propio.

Zarpamos de *Dakar* el 11/XII con destino a *Ciudad del Cabo*, donde se arribó el 21 y se completó el grupo de observadores extranjeros, constituido definitivamente por representantes de *Argentina, Bélgica, Chile, Francia y E.E.UU.* Todos nos trasladamos entonces al *rompehielos*, zarpando el 26 y al día siguiente estábamos frente a la *isla Bouvet*<sup>8</sup>. Despegó un *helicoptero* con el segundo comandante y dos fotógrafos para bajar sobre la isla y estudiar la posibilidad de instalar en ella una *estación meteorológica*, pero nos vimos envueltos de golpe por una cerradísima *niebla* que impidió el aterrizaje del *helicoptero*, y como al poco rato se levantó mucho oleaje, se dio por abortado el intento. El tiempo estaba malo, pero el aspecto que tenía *Bouvet* completamente rodeada de *niebla* era en realidad tétrico, como nos aseveró también la tripulación del *helicoptero*.

El 31 de diciembre nos encontramos navegando la Ruta Este al fondo del *Weddell*, el 4 estábamos en un cerrado *campo de hielo*, pero el 9 arribamos a *Ellsworth* y el 10 se inició la descarga de 2.000 ton para esa *estación*, que se realizó sin inconvenientes dignos de mención.

Ya el primer día tuve ocasión de conocer al jefe militar y científico, capitán de navío USNR Finn Ronne, con quien congenié desde un principio y nos transformamos en muy buenos amigos por muchos años. Me contó los serios problemas de disciplina que había tenido con varios integrantes civiles de la dotación, lo que había motivado que un grupo de psiquiatras y psicoanalistas llegasen a bordo del *transporte* para contactar con todos ellos antes que pudiesen hablar con sus relevos, otros miembros de los buques o los periodistas. Fue un rato realmente desagradable para todos.

La *estación* era realmente una magnífica construcción impecablemente conservada y limpia, ya que además apenas estaba en su primer año de vida. Se entraba a ella por una amplia rampa orientada hacia el Este, que permitía la circulación de los enormes tractores y los demás vehículos con que contaba. Sobre la

derecha, al entrar, estaban los depósitos de combustible, y a la izquierda el cuarto de los generadores, garajes y talleres de mantenimiento; y más adentro los edificios de las diversas ciencias separados todos por paredes de hielo, los comedores, salas de entretenimiento y baños, para luego seguir por un largo corredor hacia el SW a los hangares y talleres de aviación. Me llamó la atención la existencia algo exagerada de aparatos y equipos, lo mismo que la cantidad de viveres, teniendo en cuenta que a fines del año abandonarían el lugar.

El capitán Ronne, viéndome de alma antártica como él y escuchando también que conocía mucho de la vida de Amundsen, Byrd y él mismo por su expedición del 1946/1948, continuó contándome aspectos muy reservados de lo que fue ese año en *Ellsworth*, y me facilitó varias cartas y croquis de travesías y vuelos por los alrededores de la *estación*, invitándome también a volar. Una de las veces llegamos hasta la *Base Belgrano*, donde el entonces teniente coronel Leal, jefe de la misma, al verme con uniforme de vuelo americano no me reconoció al principio y hasta me felicitó "por lo bien que yo hablaba el castellano, y que apenas se me notaba el acento". Cuando me eché a reír y le dije que me mirase bien, recién me reconoció y estuvimos celebrando su olvido un largo rato. Pero Finn andaba siempre apurado y la llegada, visita en superficie y despedida, se cumplió en sólo media hora.

La idea de la Ruta Oeste también era estudiada en esos años por los americanos, y el *Westwind*, al ver frente a la estación un canal muy considerable y acordándose de la penetración del año anterior hasta proximidades del *cabó Adams*, zarpó hacia el N el día 15 para averiguar el ancho del *canal costanero*, realizar algunas estaciones oceanográficas y estudiar las posibilidades de penetración al centro del *mar de Weddell*, pero 30 millas al norte de la estación el hielo tenía una concentración de 10/10, amonticulado y de espesor entre 5 y 7m, con evidentes señales de grandes presiones, siendo totalmente imposible abrirse paso o siquiera descubrir una polinia alentadora, y como el *helicóptero* informaba hielo cerrado, sin lagunas hasta 100 millas al Norte, abandonaron el intento y regresaron a la *estación*, donde ya se había realizado el relevo y descargado las 2.000 ton y llevadas hasta la entrada de las instalaciones. Una "beer-on-the-ice" (una gran fiesta: dos latas de cerveza por hombre sobre la *barra*, pese a que en la estación había 6 (seis) toneladas de cerveza), marcó el fin de las operaciones y a las 2130 del día 17 ambos buque hicieron proa al N. A los pocos días el *rompehielos* se dirigió hacia el W para estudiar la posibilidad de instalar una *estación* en la *península Thurston*<sup>\*</sup>, intento que debió abandonar en las cercanías de la *isla Pedro I*<sup>\*</sup> por la cantidad de hielo encontrada en el *mar de Bellingshausen*<sup>\*</sup> y porque el *rompehielos USN Glacier* no estaba en condiciones de brindarle apoyo debido a ciertas averías sufridas en el hielo, de modo que con el *Wyandot* hicimos proa a *Buenos Aires*, algo que no estaba en los planes pero que explicaré a continuación.

Como los americanos pensaban abandonar la *Estación Científica Ellsworth* una

vez finalizado el AGI a fines de 1958 recuperando sólo unos pocos equipos científicos, mi mente argentina empezó a trabajar rápidamente y me pareció un pecado mortal dejarla abandonada, pues el hielo se ensañaría con ella y en pocos años más inevitablemente seguiría hacia el N. hasta transformarse en uno de los tantos témpanos a la deriva en el *Weddell*, de modo que con toda mi diplomacia de habitante de un país que no estaba entre los del primer mundo le pregunté a Finn si no sería más conveniente en nombre de la ciencia que regalasen la *estación* a nuestro país para que nosotros continuásemos cubriendo todas las disciplinas hasta que estuviese realmente cerca del fin de sus días. A Finn le pareció una excelente idea, teniendo primordialmente en cuenta la fabulosa cantidad de dólares que se había invertido en ella, pero siempre que *Argentina* se comprometiese oficialmente a seguir adelante con todos los estudios que habían comenzado el año anterior, y desde ese momento se ofreció llevar adelante en *Washington* y ante las autoridades del AGI todo el papelerío que significaba el traspaso de un bien del estado americano.

De inmediato le pedí un poco de tiempo para contactarme con mis superiores en *Buenos Aires*, cosa que hice ese mismo mediodía a través de una vieja cadena de radioaficionados que existía entonces y que se llamaba "la rueda del café", que tenía lugar diariamente a las 1330 horas en la frecuencia de 14.340 Kc/s, BLS\*. El comandante no tuvo problema en permitirme usar uno de los tantos equipos del buque y a las 1330 estaba en la rueda y pedí a Horacio Martínez Seeber, LU1AA, en *Buenos Aires*, que me pusiese en comunicación con el señor almirante D. Agustín R. Penas, a la sazón Comandante de Operaciones Navales. Al señor almirante, con quien tenía una cierta confianza por haber sido yo su ayudante secretario unos pocos años antes, también le pareció una buena idea y me pidió que informara al capitán Ronne que *Argentina* se comprometería oficialmente a continuar con los trabajos que se realizaban en *Illsworth*, y que hiciera la invitación oficial en nombre de la Armada Argentina al *Wyandot* para visitar el puerto de *Buenos Aires* antes de dirigirse directamente al de *Santos, Brasil*, como tenía programado.

Enseguida comenzaron en ambos extremos todo el papelerío para que se cumpliera el acuerdo. Yo seguía a bordo preparando mi extenso informe sobre la operación y guardando muchos croquis y cartas que me había regalado el capitán Ronne, sin tener entonces la mínima idea que pocos años después volvería a esa zona tratando de alcanzar el ansiado *Polo Sur*.

Con mucha tristeza recuerdo que en 1958 yo sólo tenía 33 años de edad y era el radioaficionado más joven de esa legendaria rueda, de la que soy el único sobreviviente desde hace ya mucho tiempo. Que Dios los tenga a todos ellos en paz realizando muchos QSOs\* e increíbles DXs\*, por todo el bien que han hecho a la Humanidad desde sus impenetrables shacks\*, donde ni las esposas más enamoradas tenían autorización para entrar, ni siquiera para tratar de ordenar el permanente caótico amontonamiento de equipos, cables y herramientas.

El *Wyandot* entró al puerto de *Buenos Aires* para varios días de agasajos y recepciones. Las conversaciones fueron por muy buen camino y el capitán Finn Ronne recibió muchos honores antes de volar de regreso a los *E.E.U.U.* La única nota ingrata las dieron los "científicos" civiles de *Ellsworth*, que no asistieron a una recepción oficial dada por el señor Embajador norteamericano y se quedaron en un hotel céntrico dedicándose a ingerir mucho más alcohol que el conveniente, terminando todos más tarde en una comisaría y pagando después una buena cantidad de sus ahorros al gerente del hotel donde se alojaban para cubrir los destrozos que habían hecho. Eran los hombres con quien el capitán Ronne también había tenido problemas todo el año en la estación. Fue un lamentable incidente. Al otro día regresaron a *Santos (Brasil)*, donde un avión del servicio aéreo militar de transportes americano los llevó de regreso a casa. También debieron pagar de sus bolsillos los boletos hasta *Santos*, donde estaba programado que llegarían por vía marítima. No comments.

Yo continué a bordo trabajando en mi informe y regresé con el buque a *Norfolk* y luego *Washington, D.C.*, donde permanecí varios días en casa de los Ronne y los Dater, conociendo a gente del quehacer polar y de las *FF AA* norteamericanas que nunca en mi vida me hubiese imaginado tener el orgullo de estrecharles las manos. No vale la pena mencionar a todos ellos, y la invitación que me permitió asistir a la *54ª Cena Anual del Club de Exploradores* realizada el 4 de marzo de 1958, colmó todos mis sueños de joven provinciano. Junto con el capitán Finn Ronne y el entonces teniente de corbeta de la reserva Barry Bishop (que años después ascendiera al *Everest*), a quien también había conocido a bordo del *Wyandot*, tuve el placer, y lo repito con enorme orgullo, de estar conversando con exploradores, militares, marinos y aviadores a quienes sólo conocía por fotos en los libros y los diarios. Fueron para mí días inolvidables. Pero regresé al país y mis deberes con la Institución.

El gobierno de los *E.E.U.U. de América* cedió a la *Argentina* la *Estación Científica Ellsworth*, y por decreto 6.026 del 17/IX/1958 el Poder Ejecutivo designó al *Instituto Antártico Argentino (IAA)* para operarla. El señor capitán de navío Finn Ronne, en calidad de invitado de honor de la Armada Argentina, embarcó en el *compehielos San Martín* y estuvo presente en la ceremonia de traspaso, realizada el 17 de enero de 1959. Fue finalmente desactivada el 30/XII/1962, cuando la fecha de su navegación final hacia su disolución y muerte estaba ya muy cercana.

Pero regresemos de nuevo a la *Estación Científica Ellsworth* en enero de 1962, cuando yo me estaba reponiendo del fuerte trago de ácido sulfúrico tomado durante la etapa de *Campbell* a esa *Base* y ya estábamos listos para iniciar la etapa final que nos llevaría a Latitud 90°S.-

## Capítulo IX

### Rumbo al Polo Geográfico Sur

Los dos capítulos anteriores terminábamos en la *Estación Científica Ellsworth* esperando pronóstico favorable para iniciar la última y más trascendental etapa de la Expedición.

El día 5 de enero de 1962 el *rompetielos A.R.A. General San Martín*, que finalmente había zafado de los hielos que lo apresaron en las cercanías de los *muñataks Foca*, se encontraba cargando en la *Base Esperanza*, y en dos días más pensaba intentar la penetración del *mar de Weddell* por la tradicional Ruta Este a lo largo del borde oriental de este mar, con destino a la *Base Belgrano* y la *Estación Científica Ellsworth*.

Ese día 5 las condiciones meteorológicas en *Ellsworth* eran malas, aunque con franca tendencia a mejorar, y los pronosticadores del *Polo Sur, Ellsworth* y *General San Martín*, estaban por primera vez totalmente de acuerdo en que el día siguiente podría ser el gran día.

Durante la tarde pude por fin dormir unas pocas horas. Por supuesto que a la noche fue casi imposible hacerlo por la cantidad de despachos, comunicaciones, ruidos y nerviosismo, totalmente lógicos. Yo estaba imposibilitado de tratar de acostarme boca abajo o sobre el lado derecho, de modo que directamente intenté descansar lo que fuera posible repasando mentalmente todo lo concerniente a esta etapa. Cuando a las 0830 sonó diana ya todos estábamos levantados y la mayoría semi-vestidos con los trajes de vuelo y las mochilas personales listas. El desayuno fue una mera formalidad, porque ninguno de los 12 tripulantes estaba lo suficientemente tranquilo como para sentarse a una mesa a conversar y tomar café con leche con tostadas.

En el primer contacto radio del día sábado 6 el Dr. Aldaz nos dijo que al mediodía de nuestra *estación* se darían las condiciones favorables para intentar la etapa con Sol, muy pocas nubes y excelente visibilidad, pronóstico que coincidía con los otros dos mencionados. Sin dudar un segundo la U.T. 78 decidió que se decolaría a las 1300. Los científicos americanos señores Holt y Seaquist volarían en el 15 y los señores Drury y Beaudoin en el 12. Ambas máquinas saldrían con 1.050 galones de combustible, usaríamos un jato para despegar y llevaríamos 2 de repuesto para el caso de que tuviésemos que anevizar de emergencia. La idea era cargar en el *Polo* cuatro nuevos provistos por los americanos, y traer otros 4 de reserva en caso de un anevizaje forzoso en el trayecto de regreso a *Ellsworth*. Al nivel del mar sabíamos que con nuestros viejos y vencidos jatos de los *Martin Mariner* no tendríamos problemas. También cargamos en cada máquina 4 pillow-tanks vacíos de 50 galones, víveres para 15 días, esquís, ropas de gran abrigo, etc. El cálculo resultaba en que despegaríamos en 30.000 libras.

Con los americanos que volarían conmigo tuvimos una larga charla y les pedí que me ayudasen con las fotografías, pues a bordo ninguno de nosotros tendría tiempo para ir tomándolas y llevando el control de horas, altura de vuelo, acimut del accidente fotografiado, y los lógicos comentarios que significarían volar sobre un territorio virgen. Sincronizamos los relojes al segundo (yo llevaba el mío en TU para no tener que pensar al tomar las alturas y los acimutes), les di un cuaderno a cada uno y quedamos que cuando yo les avisara empezarían a tomar las fotos a los minutos exactos con la cámara F-8, la oficial de 35mm y la de cine de 16mm, mientras les daba desde el sextante el acimut del *minatak* o *pico* o *montaña* que fuese el motivo de cada una de ellas. Debo dejar constancia que ambos jóvenes me prestaron una ayuda inestimable, ya que con las fotos de la F-8, fundamentalmente, pudimos después del vuelo restituir las en el Gabinete de Aerofotogrametría en la *BAPF* y dibujar la definitiva **Carta Especial N-“P”-2**, que iría a sustituir la provisoria que usáramos en esa etapa, y sería también uno de los logros fundamentales de la Unidad de Tareas 78.

Fui al cuarto de radio y volví a controlar el cronómetro del avión y mi reloj pulsera con la WWW, pues LOL nos llegaba con algunas interferencias. El error cero se mantenía y su marcha era casi perfecta, de modo que ese era otro problema del cual no debía preocuparme.

Enviamos despachos al comandante de las Fuerzas de Tareas Antárticas de los EE.UU. y a Cognuarant, informando que dado los pronósticos favorables despegaríamos a las 1300 hora local. A las 0900 comenzamos a cargar lo muy poco que faltaba y revisar por enésima vez la lista de los elementos que cada uno debía usar y llevar, y estibar ordenadamente los viveres y materiales para vuelo sobre nieve. El almuerzo estuvo listo a las 1100, pero tampoco nadie pudo probar bocado alguno. Yo alisté un gran termo con caldo de gallina y otro con la infaltable naranjada, porque mi estómago seguía molestándome en forma intermitente, al igual que la boca y garganta. El doctor Zanini me dio unas cuantas pastillas que mucho me ayudaron a realizar el vuelo sin dolores. Subí al *CTA-15* alrededor del mediodía y a las 1240 (-3) tomé la primera recta de sol para controlar una vez más que todo andaba bien. Arreglé cartas, tablas, almanaques, papeles, los 2 prismáticos de 7x50, los lápices y gomas, etc. sobre la mesa de navegación, y puse mis termos a mano, pues de rato en rato el estómago me recordaba el trago amargo de la etapa anterior.

Al aproximarse la hora de la partida casi todo el personal de la *estación* se acercó a los aviones. Todos estábamos muy silenciosos. El Dr. César Lisignoli vino a mi lado cuando iba a subir otra vez al *CTA-15* y me dio un fuerte abrazo, sin palabras, solo con la vista algo nublada. Los 2 infaltables perros por supuesto andaban corriendo por todos lados, como si sintiesen la excitación reinante entre los humanos. Los integrantes de la *estación* también seguían silenciosos, con una sonrisa en los labios que me era imposible describir: timidez, esperanza, ansiedad contenida, deseos de gritar...

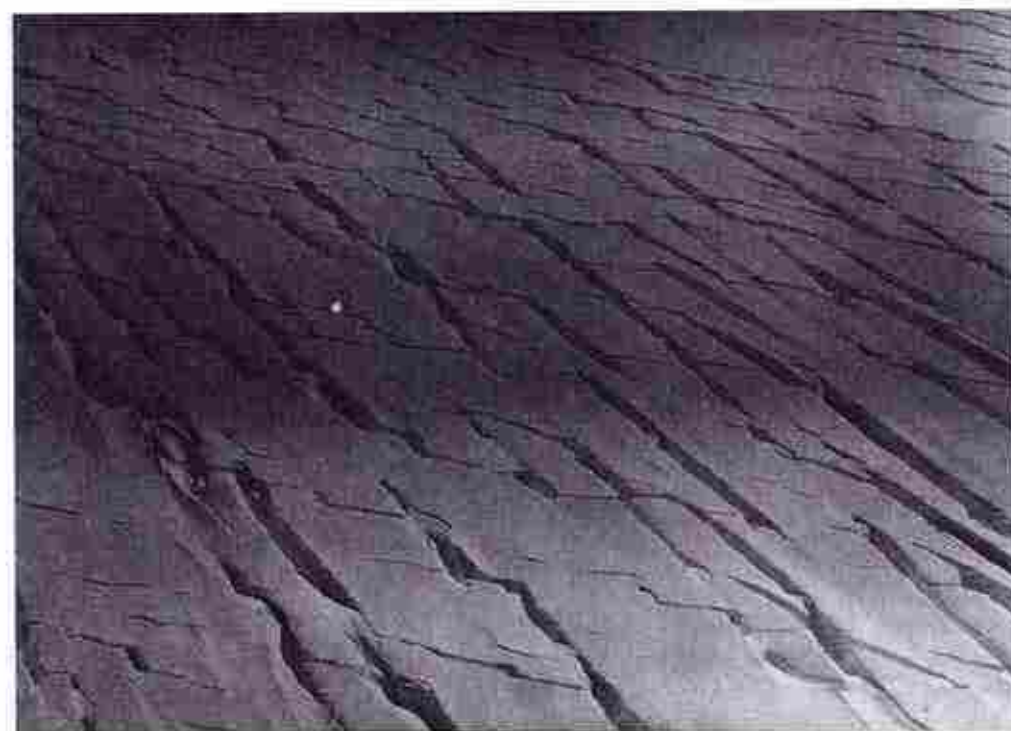
Los mecánicos sacaron los pinches y las trabas, los esquís se despegaron rápidamente con la ayuda de los gatos y a las 1245 todos adentro de las máquinas. A las 1300, ya con los motores en marcha, volví a tomar una altura y acimut de Sol de último momento y todo seguía estando bien, y a las 1305 estábamos en el aire luego de una corta corrida ayudados por el jato. Miramos en redondo y a las 1307 hicimos proa a la Dv  $180^\circ$  ayudados por el par de tambores previamente colocados. Comenzamos a trepar lentamente. La visibilidad era realmente extraordinaria. El giro de tablero había sido controlado antes del despegue y coincidía con el compás magnético, puesto en Rc  $174^\circ$ , ya que volaríamos prácticamente a lo largo de la línea isógona de  $8^\circ\text{E}$  y el desvío del compás magnético a ese rumbo era  $-2^\circ$ . Por supuesto nuestros CP y RD no funcionaban en absoluto, pero el teniente Dionisi en el 12 me confirmaba que su CP trabajaba correctamente. Por esa razón acordamos antes del vuelo que cada avión llevaría su navegación por separado, en caso que las condiciones meteorológicas impidiesen ver el Sol y el 15 tuviese problemas en llevar la navegación oficial.

El teniente Pérez, mi ayudante de navegación, estaba muy descompuesto del estómago, pero aun así se las arreglaba para ir tomando derivas para controlar todo lo posible nuestra derrota. El suboficial Franzoni, que también se desempeñaba como enfermero de oficio, le dio lo que llevábamos en el botiquín y fue mejorando lentamente. Estas molestias son muy comunes en la *Antártida*, y esta vez no podíamos echarle la culpa a nuestro inefable chef conscripto Vega. Los dos pasajeros americanos seguían sentados en sus sitios, imperturbables. El radioaltímetro no funcionaba correctamente y el cálculo de la velocidad comenzó a ser un problema, pues la carta provisoria no era confiable en absoluto para una exacta navegación. Seguimos ganando altura lentamente y nadie hablaba a bordo. A las 1320 volví a tomar otra altura y acimut de Sol, como lo haría a lo largo de todo el vuelo cada 20 minutos, y realicé la primera corrección al giro del tablero con el cual navegábamos. Sobrevolábamos una zona llena de enormes grietas y pronto avistamos mi vieja conocida "*gran grieta*", que apareció como una línea de color blanco brillante, más pura que el color algo oscuro del hielo que la rodeaba. Era una formidable zona caótica de un par de millas de ancho y casi 60 de largo en perfecta extensión E-W, que al momento de escribir este libro ya llegó y se perdió hace años en el *mar de Weddell*, pese a que en ese entonces estaba a unas 50 millas del borde de la *barreira*. El hielo avanzaba allí hacia el N más de una milla por año, girando sobre su eje en los *mountains Moflke*<sup>\*</sup>, de modo que todos ellos estaban condenados a desaparecer en el *Weddell*.

A las 1340 tomé otra altura y acimut para controlar rumbo y posición. Cada 20 minutos, repito, tomaba un acimut de Sol, y cada 40 un acimut y una altura de Sol. Los acimutes a los accidentes geográficos eran continuos, y trataban de coincidir con las fotografías.



*6/1/1962: sobrevolando la "Gran Grieta" rumbo al Polo Geográfico Sur.*



*Enormes grietas en la entrada Bahía Agürré.*



La *isla Berkner*\*, por el W, descubierta y cartografiada por Finn Ronne, con una elevación de 3 200 pies sobre el nivel del mar, no nos servía para obtener posición, pues no tenía puntos destacados a los cuales tomar marcaciones. Al llegar a los 3 300 pies seguimos volando a esa altura, con el pequeño compás magnético oscilando hasta 3 o 4 grados a cada banda del rumbo, y el giro de tablero también comportándose mejor de lo esperado, pues en los intervalos de 20 minutos -hasta ese momento- no se había desviado más de 2° y a bandas distintas.

Sobrevolábamos la *planicie San Lorenzo*\* y la cantidad interminable de *grietas* nos confirmaba la razón por la cual el Ejército no transitó nunca el SW de esta zona realmente impenetrable.

Por el oriente y a más de 120 millas de distancia, pese a la excelente visibilidad y con la ayuda de los prismáticos, apenas se distinguían los *montes Rafano*\* y la *cordillera Los Menudos*\*, una línea oscura interrumpida por los *glaciares Sargento Cabral*\* y *Falucho*\*. Los *mmataks Entre Ríos*\* no fueron observados en ningún momento.

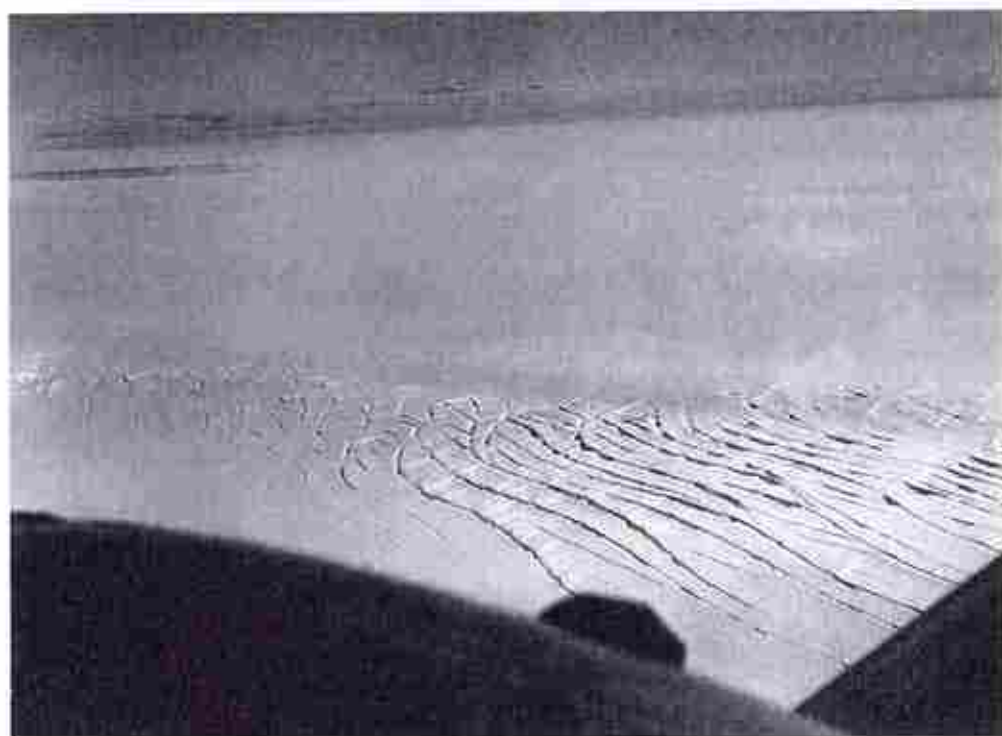
Pronto avistamos la *Meseta Ejército Argentino*\* desde unas 70 millas de distancia. Se elevaba unos 2.800 pies sobre el nivel del mar extendiéndose en dirección N/S unas 36 millas. Estaba constituida por más de una docena de *mmataks* separados por tres *valles* o *ensenadas*. El más boreal de ellos, llamado *Punta Indio*\* por la U.T.7.8, se elevaba unos 900 pies por sobre el nivel de la zona y desde el N tenía una forma trapezoidal descubierta al NW, de orientación aproximadamente del NE al SW. Al mismo tiempo, por el W se distinguía también la *cordillera Santa Teresita*\*, llamada *Macizo Dufek* por los americanos. Al imponente pico en su parte media lo llamé de inmediato con el nombre de *General San Martín*\*. Por debajo nuestro, a un inmenso *glaciar* lleno de *grietas* con su lógica descarga hacia el norte, lo denominamos *Entrada Bahía Aguirre*\*.

(Dejo expresa constancia que los nombres que fueron adoptados por el suscriptor durante el vuelo entre *Ellsworth* y el *Polo Sur*, y luego aceptados por el Comando antes de elevar nuestro Informe Final, se debió básicamente a que no había carta alguna de esa región, salvo algunos nombres dados por el general Pujato en 1955 y 1956, y los americanos e ingleses a posteriori, y era necesario darles un nombre provisorio con el cual resultaba más fácil referirnos a ellos al tomar marcaciones o fotografías. Por eso se usaron nombres relacionados con la Armada Argentina y los conocidos impuestos por el Ejército Argentino, a pesar de los grandes errores de situación de casi todos ellos).

Al tener por el través de babor los *mmataks* de la *meseta Ejército Argentino* se distinguían claramente por estribor las *cordilleras Santa Teresita* y *Diamante*, por lo que de inmediato comenzamos a tomar la mayor cantidad posible de fotografías y asegurando los acimutes y alturas de Sol para luego obtener la posición real de todos estos accidentes. Nuestra velocidad media era baja, no pasábamos de los 112 nudos, pues estábamos cargados y seguimos trepando constantemente, y al salir de la *ICE* soplabla una ligera brisa del sector S. Pero lo impor-



*Meseta Ejército Argentino: por haber el nunatak Punta Indio al Av 120° y 10 millas. Hacia el S los nunataks Puerto Belgrano, Río Gallegos y Ushuaia.*



*Pico General San Martín al Av 249°, en el centro de la foto.  
Grandes grietas por debajo del avión.*



*Por el Oeste, cordilleras Diamante y Santa Teresita.  
Pico General San Martín al Av. 264°, sobre el borde derecho de la foto.*



*Meseta Ejército Argentino: nunataks Río Gallegos y Ushuaia, valle Chico, y nunataks  
Corrientes, Iberá y Río Grande.*

tante era seguir a lo largo del meridiano 41°W con la mayor exactitud posible y obtener nuestra velocidad con los cortes que el Sol nos seguía permitiendo.

De N a S, a los principales accidentes de la *meseta Ejército Argentino* les dimos los nombres de *mnataks Punta Indio, Puerto Belgrano, Río Gallegos, Ushuaia, valle Chico, mnataks Corrientes, Iberá, Río Grande, valle Grande, mnatak Espora, valle Medio y mnatak Santa Fe\**, el más austral, en latitud 82°45' S. A este último *mnatak* lo designé con el nombre que personalmente me había indicado el general Pujato, quien me había dicho "que al *mnatak* más austral le había llamado *Santa Fe*", pese a que al *mnatak* que había avistado más al S todavía lo había designado *pico Buenos Aires\**. Nuestra línea de vuelo nos llevaba a menos de 10 millas de los *mnataks* más occidentales de la *meseta*, de modo que las fotos obtenidas nos mostraban todos los detalles de la zona.

En los minutos redondos seguían los dos aviones tomando fotografías por ambas bandas y llevando una ajustada lista de horas, accidentes, acimutes verdaderos y detalles de identificación para luego trazar la carta definitiva en el laboratorio aerofotográfico de la *BAPF*. La cantidad de avistajes era enorme y difícil de memorizar, por lo que designé primero con una sola letra a cada uno de ellos y el teniente Pérez, Billy Holt y hasta Franzoni seguían anotando los acimutes que yo disparaba como enloquecido. A las 1550 dejamos por el través de babór el último *mnatak* de la *meseta EA*, pero por estribor seguíamos viendo más y más *montañas y mnataks* y era casi imposible memorizarlos a todos, pero Billy Holt seguía metódicamente tomando sus fotografías con la F-8 y anotando todo el torrente de acimutes que yo seguía dictando, y Seaquist filmaba y tomaba fotos con la cámara de 35mm. ¡Qué lástima grande no haber podido contar entonces con las K-17 y efectuar un correcto relevamiento! Estábamos volando por una zona donde por primera vez el ser humano observaba esta enorme majestuosidad y temía que las fotos obtenidas no fuesen suficientes para confeccionar más adelante una carta realmente exacta; pero el apresamiento del *rompehielos* nos obligó a volar con nafta de 80 octanos y no pudimos exigir más a la buena suerte que nos acompañaba. Los motores continuaban funcionando sin inconvenientes, el Sol seguía brillando, y nuestra misión era llegar al *Polo Sur* antes que realizar un perfecto reconocimiento aerofotogramétrico, que debió pasar a segundo plano. Nuestra altura de vuelo se mantenía ahora a unos 1.300 pies sobre la superficie.

El *mnatak Espora\**, de unos 2.800 pies de altura sobre el nivel del mar, tenía una extensión N/S de unas 8 millas y era el de mayor tamaño de la *meseta*, aunque su elevación sobre la superficie no debía sobrepasar los 700 pies.

La *cordillera Santa Teresita* se extendía unas 70 millas en el sentido ENE-WSW y su *pico* más alto era el *General San Martín*, aproximadamente en  $\phi = 82^{\circ}42' S$  y  $\omega = 50^{\circ}40' W$ . Tenía una altura de 9.500 pies sobre el nivel del mar y con buena visibilidad fue avistado a unas 100 millas de distancia. La *cordillera Diamante*, hacia el ESE de la anterior, fue más claramente visible dado su proximidad, y casi



*Meseta Ejército Argentino: nunatak Comandante Espora al Av 083° y 9 millas,*



*Meseta Ejército Argentino: nunataks Comandante Espora y Santa Fe, el más austral de la meseta en latitud 82°45' S.*

todos sus accidentes volcados en la carta definitiva.

El *monte Comandante Luis Piedra Buena*, de 9.000 pies de altura, presentaba la característica de tener cinco picos de casi igual elevación y estaba situado aproximadamente en  $\phi = 83^{\circ}18' S$  y  $\omega = 50^{\circ}40' W$ . En sus proximidades se avistaron otras elevaciones de menor altura.

Alrededor de las 1610 los pilotos me avisaron que estábamos por pasar por arriba de un pequeño *munatak* situado justamente debajo de nosotros, pero no lo pude ver y lo dejé para situarlo al regreso. Estaría a unas 44 millas al sur del *nunatak* más austral de la *meseta Ejército Argentino*. No creí que fuese el *pico Buenos Aires*, que lo tenía en la carta provisoria bastante más al norte y al este de nuestra posición, y no lo pude observar al pasar por esa zona.

Del *pico General San Martín* hacia el S le siguieron el *munatak Base Comando Izeiza*, *munatak U.T.7.8*, *montes Mico* y *Punta Alta*, *munataks CTA-12* y *CTA-15*, *glaciar Bahía Buen Suceso*, *pico 1° de Mayo*, *montes Instituto Antártico Argentino*, *Piedra Buena*, *Guazú* y *Taragüi*, *glaciar Punta Ninfas* y *monte Sancuivón*.

Nos tomamos un pequeño respiro hasta las 1636, volando ya a una altura de 8.500 pies. En latitud  $84^{\circ}16' S$  posicionamos por el W otro grupo de *munataks* a los que denominamos *Grupo Naval Antártico*, y a los más conspicuos los llamamos *montes Chiriguano*, *Yamana* y *Guaraní*. Eran más de 20 y se destacaban nitidamente sobre la *meseta* por estar desprovistos de nieve y elevarse sobre la superficie más de 4.000 pies, en una zona donde la *meseta* a su vez sobrepasaba los 4.000 pies de altura sobre el nivel del mar.

En latitud  $85^{\circ}10' S$  aproximadamente y a gran distancia también por el W avistamos el último accidente del vuelo: era un enorme *macizo* que parecía elevarse unos 10.000 pies sobre el nivel del mar y unos 3.000 pies sobre la superficie, al que como es lógico designamos *Armada Argentina*. Su borde NE, de considerable altura, caía a pique y estaba casi desprovisto de nieve, pese a la alta latitud del lugar. Tomamos varias marcaciones y alturas de sol para poder situar este *macizo* con la mayor exactitud posible.

Nada ya rompía la inmensidad de la *meseta polar*, que brillaba bruñida por el Sol, situado ahora por el través de estribor y que nos permitía seguir corrigiendo el giro de tablero, que a veces debíamos olvidarlo un poco y seguir llevando el rumbo S con ayuda del sextante periscopico apuntando al sol, que entre los paralelos  $86^{\circ}S$  y  $87^{\circ}S$  estaba prácticamente al W nuestro y sus rectas servían para controlar la derrota que tanto nos preocupaba. ¡Qué lástima también no contar con un compás de sol, que nos hubiese permitido navegar tranquilamente! Por suerte no sufrimos en ningún momento una tormenta magnética, pues el fiel pequeño compás seguía oscilando ahora unos 5 grados a cada banda y el *CTA-12* nos informaba que su compás polar se comportaba dentro de lo esperado. Los dos aviones seguían como al momento de despegar en *Ellsworth*, a la misma distancia entre sí, pese a llevar la navegación por separado, lo que también nos proporcionaba una enorme tranquilidad.



*Nunataks Grupo Naval Antártico, los más australes, en  $\varphi = 84^{\circ}16'S$ . Los tres más conspicuos fueron designados Chiriguano, Yamana y Guaraní.*



*A los  $85^{\circ}20'S$  se abre la incommensurable meseta polar. Salvo algunos sastrugis muy altos, nada rompe esa soledad. El sol sigue brillando sin nubes a la vista.*

Leo en mi Diario: "El suelo era un inmenso mar helado de superficie pareja donde no se distinguía accidente alguno que rompiese la monotonía, por lo que no podíamos tomar derivas ni velocidades".

El Sol nos había permitido asegurarnos una navegación lo más exacta que fuese posible. No existía una carta donde pudiésemos trazar marcaciones a puntos geográficos o a radiobalizas. Ya en las proximidades del eje de la tierra ni los compases magnéticos ni los girocompases son confiables y deben ser controlados de continuo. Con una latitud bastante aproximada y el Sol, podíamos controlar permanentemente el giro de tablero y el compás magnético del avión. A medida que nos aproximábamos al *Polo* comencé a llevar el rumbo tomando directamente demoras al Sol, pues de esa manera tenía una mayor precisión, ya que el giro direccional de tablero comenzó por momentos a precesionar sin lógica alguna, y llevar el avión dirigiéndole desde el domo con el sextante era más exacto y práctico.

El momento de la verdad, de tantos preparativos, estudios, prácticas, ilusiones, se iba acercando. No teníamos medio para calcular la velocidad real de los aviones y el conocimiento de la *Antártida* me decía que la información del Dr. Aldaz acerca de que la radiobaliza en 520 Kc/s tenía un alcance de 200 millas no la podía aceptar en absoluto, pues en el mejor de los casos debería andar alrededor de las 30 millas, no más. Desconocía las instalaciones, la potencia del equipo, tipo de antena, planos de tierra, y otras consideraciones electrónicas y de propagación que como viejo radioaficionado no podía olvidar en absoluto, pero como estaba muy seguro de haber hecho una buena navegación con todo lo que disponíamos, me conformaba con 25 millas de alcance, pues estaba totalmente seguro que mi probable error de navegación era mucho menor. Y no podía tampoco dejar de pensar en que pedí al comandante de nuestra Unidad que me permitiera solicitar al amigo Aldaz el tener preparado un viejo y buen barril lleno de residuos de petróleo para darle fuego y tener en superficie una excelente humo-baliza ya inventada desde muchos años atrás; pero el capitán Quijada consideró orgullosamente que mi pedido no era digno de caballeros del aire y me lo negó. Yo estaba convencido que no habíamos sido provistos de todos los medios disponibles en esa época para volar con seguridad. Byrd tuvo su compás de sol inventado y construido por el distinguido matemático Albert H. Bumstead, y los aviones ya contaban en 1962 con radares que sin duda alguna hubiesen dado eco de la *estación Amundsen-Scott* a más de 30 millas de distancia. Todas esas ideas me daban vuelta en la cabeza mientras nos íbamos acercando más y más al eje sur del planeta.

Les di al comandante y a su copiloto un prismático de 7x50 y les pedí que se quitaran los anteojos oscuros y que se dedicasen a mirar concienzudamente a proa abanicando unos 30° a cada banda; que desde el aire era posible distinguir las antenas, vehículos y construcciones, y la pista y marcas dejadas en ella por



los jatos de los aviones al despegar. Por radio informé al *CTA-12* las mismas instrucciones, mientras yo fui al domo con el Kollsmán a tomar alturas directas del Sol y observar con mal disimulado entusiasmo cómo la altura del astro rey iba bajando y acercándose a su declinación, que en ese momento estaba en  $22^{\circ}28' S$ . Trataba de mirar hacia proa desde el domo, pero era totalmente incómodo y no podía hacer las dos cosas al mismo tiempo.

Con el Dr. Aldaz estábamos en contacto permanente a través de nuestro radiooperador el cabo Elías y me aseguraba que cada vez nos escuchaba más fuerte y que la radiobaliza seguía emitiendo. *Ellsworth* se mantenía por supuesto también en la frecuencia, lo mismo que otras estaciones que aparecieron más tarde. El Dr. Lisignoli me informó que estaban grabando las comunicaciones y que prácticamente todos los integrantes de la *estación* estaban escuchando dentro de la sala de radio.

La temperatura en la cabina se mantenía en  $15^{\circ}C$ , mientras que en la superficie del *Polo* estaba en  $-32^{\circ}C$  y la exterior del avión en  $-55^{\circ}C$ . Para tener mayor alcance visual trepamos hasta los 13.500 pies. Ya estábamos a 60 millas del *Polo* y no se escuchaba nada en los 520Kc/s, pues la señal SP (— —) permanecía obstinadamente muda pese a que los pilotos seguían dando vueltas la manivela de sintonía del gonio sin resultado alguno.

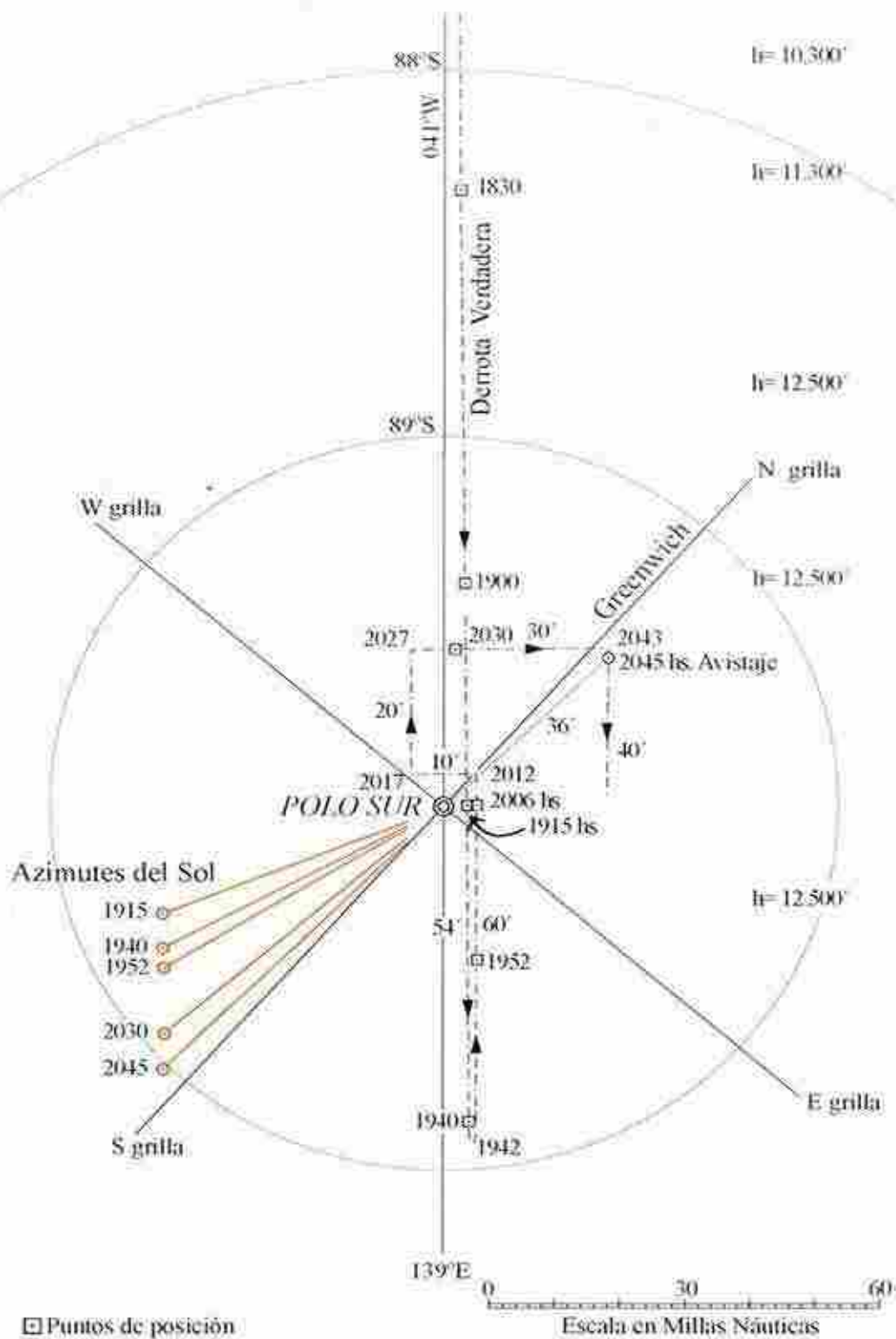
Todos nos habíamos olvidado de la altura a que estábamos volando, hasta que nuestro improvisado fotógrafo, el americano Holt, se sintió descompuesto; Franzoni de inmediato le suministró oxígeno y una pastilla que fue muy efectiva, ya que al poco rato estuvo bien otra vez. El teniente Pérez se encontraba también de nuevo en plena actividad, mientras los pilotos tranquilamente seguían tomando mate como si estuviesen cumpliendo un vuelo de línea a *Ushuaia*.

Las alturas de Sol se iban acercando rápidamente a los  $22^{\circ}37'$  (tenía una corrección total de  $-9'$ ). Los cálculos me volvían a asegurar que a las 1910/1912 estaríamos sobre la vertical de la *estación*, mientras el teniente Dionisi desde el *CTA-12* aseguraba que para él la hora de llegada sería las 1915, de modo que por cualquier posible error acepté las 1915 como hora estimada de arribo; pero los pilotos seguían insistiendo que no veían absolutamente nada y yo, levantando mi tono de voz por arriba de lo reglamentario y la buena educación, les insistía que dejaran de dar vueltas la manija de sintonía del gonio mirando hacia arriba en la cabina de mando, se quitaran los anteojos oscuros y se dedicaran con los prismáticos a otear la superficie. El Dr. Aldaz continuaba asegurándonos que "se os oye como cañonazos, debéis estar muy cerca", (tengo a mi lado el casete copiado de la vieja cinta grabada durante todos esos nerviosos minutos previos). Exactamente a las 1915 tomé una altura de  $22^{\circ}34'$ , que se mantenía casi fija, de modo que me acerqué al capitán Quijada y le informé "Señor, estamos sobre el *Polo*. Debemos largar la señal de humo y empezar la búsqueda cuadrada", a lo que me contestó -con gran sorpresa de mi parte- que "el *CTA-12* calculaba que faltaba un poco y que continuaríamos volando en la misma dirección un rato más".

Con mi siempre recordado y querido amigo Hermes Quijada teníamos de continuo fuertes discusiones, sobre todo por mi condición de viejo antártico, de modo que apelando a toda mi diplomacia sólo atiné a contestarle: "Señor, usted es el Comandante, pero acabamos de pasar por el *Polo Sur* o un punto muy cercano". Quise contactarme con el teniente Pittaluga, comandante del *CTA-12*, pero no contestaban y siguieron al mismo rumbo, para mis cálculos ya del otro lado del *Polo*. Seguía prendido al sextante y las alturas del Sol continuaban aumentando, de modo que a las 1940 fui nuevamente a la cabina y le dije al Comandante que ya estábamos casi un grado del otro lado del *Polo* y que debíamos virar de inmediato. El caso es que a las 1942 caímos en redondo y empezamos a trepar, pues las alturas del Sol disminuían mientras lo observábamos cada vez más por nuestra aleta de babor. A las 2006 estábamos de nuevo con el Sol a  $22^{\circ}26'$  de altura, y el radiofaro seguía sin aparecer. Aldaz continuaba asegurándonos que debíamos estar muy cerca, los pilotos informaban que no veían el *Polo* por ningún lado y yo casi a los gritos por todas las voces a mi alrededor le pedi al Comandante que comenzara de inmediato la búsqueda cuadrada, que a las 2012 se inició cayendo a babor  $90^{\circ}$ . Era totalmente imposible tratar de corregir el giro de tablero o dar validez al compás magnético, ya que ambos giraban sin sentido: lo único creíble era el Sol y con su ayuda fui llevando los rumbos de búsqueda y confiando en que nuestra velocidad real era de 120 nudos y que los pilotos debían ver la estación a una distancia de 10 millas. A las 2017 caímos a estribor para volar al Rv Norte a lo largo del meridiano  $41^{\circ}W$  las 20 millas establecidas, y a las 2027 caímos otra vez a estribor. Una nueva recta de Sol a las 2030 me confirmó que nos estábamos alejando del *Polo* por el norte, mientras Aldaz informaba que a las 2000 hora argentina un hombre en superficie nos había avistado por el E de la estación, y que las nubes existentes en ese momento estaban al S grilla de *Amundsen-Scott*, que tenía sobre ella un cielo completamente despejado.

Yo estaba perdiendo la paciencia, no podía comprender que no pudiésemos avistar la *estación*: todas las alturas obtenidas me decían que estábamos muy cerca, y le pedi casi a los gritos a los pilotos que dejaran de buscar la radiobaliza y observaran la superficie con los prismáticos, pues **debíamos** estar muy cerca de nuestro objetivo. Aldaz insistía en lo fuerte que escuchaban nuestras emisiones de radio, pero el caso es que ninguno de los 4 pilotos veía la *Estación Polo Sur*. A las 2043 y luego de finalizar la tercera pierna, caímos de nuevo a estribor. No podía comprender lo que nos estaba sucediendo, de modo que fui a la cabina de comando y les rogué en voz más que alta al capitán Quijada y al teniente Grondona que con los prismáticos buscaran **en superficie** la *estación*, que **debía** estar en las proximidades, y al mirar por la amura de estribor del avión, a las 2045, casi sobre la estela del Sol que en ese momento estaba sobre el Av  $175^{\circ}$ , observé sobre la superficie unos puntos muy pequeños que sin duda no pertenecían a la *meseta polar*. El Buen Dios me ordenó mirar bien en esa dirección y sin decir

Busqueda Cuadrada del 6/1/1962



□ Puntos de posición

palabra alguna le saqué el volante al piloto y giré el avión hacia la derecha mientras le pedía que me ayudase con el pedal del timón de dirección. El capitán Quijada me gritó "¿Está loco, correntino?! ¿Deje ese volante!". Pero yo no lo dejé en absoluto y le seguía pidiendo pedal al piloto. Grondona, sin decir nada, se sacó los anteojos oscuros, tomó los prismáticos y miró hacia la nueva proa que estábamos haciendo, mientras que por el VHF que nos conectaba en forma permanente con el otro avión empezaron a salir gritos de todo tipo, y el piloto le pasó los prismáticos al Comandante y le dijo sonriendo "Señor, creo que tenemos el *Polo* por la proa". Nuestro Comandante miró a su vez unos segundos y se le dibujó también una enorme sonrisa y sólo atinamos a darnos un gran abrazo con lágrimas en los ojos, aunque un par de minutos antes parecía que ambos estábamos a punto de matarnos. Yo comencé a rezar un Padre Nuestro y volví a darle gracias al Cielo por la mano que nos había dado, pues si no iba a la cabina y miraba casi justo en dirección al Sol, no hubiese avistado la *estación Amundsen-Scott*, y sólo el azar sabe si en la quinta pierna lo hubiésemos visto. Más tarde, cuando tuve tiempo de dibujar ya tranquilamente la búsqueda y el recorrido de los aviones, pude comprobar que a las 1915 habíamos pasado a 5 millas de la *estación* sin verla, y que luego volvimos a pasar dos veces a casi esa misma distancia sin tampoco observarla, como podrá el amable lector comprobar al ver el dibujo donde se reproduce toda la búsqueda. Cuando la avisté al iniciar la cuarta pierna, estábamos a unas 36 millas de distancia y la pude ver a ojo desnudo. Por eso afirmé siempre que Dios estuvo a cargo del avistaje.

Todas las voces que escuchamos por la frecuencia eran imposibles de describir. Sólo recuerdo con gran afecto la bien madrileña exclamación del Dr. Luis Aldaz, nuestro ángel guardián de 90°S, que cuando le dije por radio que finalmente teníamos la *estación* por la proa pronunció una frase que quedó grabada en cinta magnética y en el recuerdo de todos los integrantes de la U.T.7.8.

"¡Coño, me habéis dado en las narices!".

La tensión emocional que nos embargó a todos los integrantes del vuelo fue algo que quedó en lo más íntimo de todos nosotros para siempre. La radio seguía reproduciendo voces de muchas estaciones de la Armada, Instituto Antártico Argentino, radioaficionados... Fue imposible contestar y citar a todas sin caer en el error de olvidar a muchas. En los aviones nos quedamos callados y sólo recuerdo que Billy Holt y Seaquist se acercaron y me dieron un apretón de manos, y 45 años después el suboficial Franzoni me contó que cuando no avistamos la *estación* a las 1915, estos dos americanos se miraron entre sí y cada uno sacó su Biblia del bolsillo y se pusieron a leerlas, y no las dejaron hasta que paramos los motores.

Durante el vuelo habíamos consumido los 450 galones de nafta de 80 octanos, de modo que ahora usábamos otra vez la de 100/130 traída desde *Campbell*. El sonido de los motores nos sonaba a canto celestial y todos empezamos a orde-



*A las 2105 (-3) del 6/1/1962, el CTA-15 sobrevuela la Estación Polo Sur.*

nar la cabina de navegación mientras nuestros pilotos habían acercado las dos máquinas a una distancia entre sí tal vez demasiado pequeña, pero era tal la tranquilidad y seguridad que todos sentíamos que a nadie se le ocurrió comentar el tema. Las instalaciones visibles de la *Estación Amundsen-Scott* cada vez adquirían mayor tamaño, y la torre de rawin, la de auroras, las antenas y los vehículos que estaban en superficie aparecían ya claramente. Se dio la orden de ocupar puestos de anevizaje, la radiobaliza en 520 seguía muda, y a las 2105 estuvimos vertical de la *estación*. El "Negro" interpretó el sentimiento y los deseos de todos nosotros, y también en cerrada formación dimos una vuelta al mundo y exactamente a las 2113 anevizamos en formación tocando los dos aviones la nieve del *Polo Geográfico Sur* al mismo tiempo. Nuestro despacho GH 062126 informó a Coperavales, Cogruantar, Covia, etc. y todas las estaciones de la red que ya estábamos en la *Estación Polo Sur*.

Un pequeño *weasel* se acercó a nosotros con una bandera, se puso a proa y haciendo señas como si estuviésemos en un transitadísimo aeropuerto internacional nos fue guiando hasta la entrada de la *estación*, donde gente del grupo de apoyo de los DC-3 se ocupó de que estacionáramos correctamente en los lugares donde ya tenían preparados todo lo necesario para el reaprovisionamiento. Teníamos todavía en los tanques del CTA-15 300 galones de combustible, y a la radiobaliza no la captábamos: evidentemente no estaba en el aire.

Cuando paramos los motores, el mecánico suboficial Franzoni y el radio-operador Elías se dirigieron hacia la popa del avión para colocar la escalerilla, pero

en una actitud de enamorado antártico o infantilismo agudo que aún hoy día no la puedo clasificar correctamente, fui corriendo a la parte posterior del avión y antes de que bajasen para colocarla salté sobre la superficie para tener el orgullo personal de ser el primer argentino en hollar esa superficie del confin austral de nuestro territorio. Cuando el Comandante llegó, la escalerilla ya estaba colocada y ni siquiera se percató de mi actitud cuando descendió por ella, mientras el inefable Dr. Aldaz, que además de muy simpático resultó un hombre de gran corpulencia física, se acercó a los saltos preguntando quiénes éramos cada uno de nosotros y dándonos un abrazo que, a los 3.000m de altura, casi nos quitó el aliento. ¡Qué buen recibimiento! El Dr. Jones, jefe militar de la *estación*, también se acercó a estrecharnos las manos y a felicitarnos por el vuelo realizado. Todos hablábamos excitadamente en nuestros propios idiomas, sin tener en cuenta que el único que hablaba español en la *estación* era nuestro estimado anfitrión, el Dr. en meteorología y especialista en nubes D. Luis Aldaz, profesor de la Universidad de Nueva Méjico y ex integrante del Ejército del Aire de España, como nos enteramos más tarde.


Mientras todos parlotaban, me hice a un lado con el Dr. Aldaz y fuimos al *C7A-15* con la compañía de Billy Holt, y con el mayor sigilo posible comenzamos a bajar una buena cantidad de champaña, vino y vermut que le trajimos de regalo al madrileño, quien en un abrir y cerrar de ojos los hizo desaparecer de la superficie. Uno de los suboficiales del grupo de apoyo *DC-3* me pidió dar una vuelta por el interior del *C7A-15* y lo acompañé con el mayor agrado. Evidentemente era otro de los enamorados de esa magnífica obra de ingeniería aeronáutica y lo conocía en sus íntimos detalles, pues tuve que pedirles a los cabos Rodríguez y Elías, que andaban cerca, que me acompañaran y me ayudasen a contestar muchos detalles que estaban fuera de mi alcance. Se asombró al ver la cantidad de tanques de gasolina que llevábamos, lo escaso y simple de nuestro instrumental, y el uso de sólo 4 jatos.

En el *Polo Sur*, en el mes de enero, el sol da vueltas al horizonte a una altura igual a su declinación y siempre era de día. Nosotros los argentinos estábamos en sábado 6 de enero a las 2200 (-3) horas, pero como la principal *Base Americana* de *McMurdo* adoptó por razones de comodidad, sobre todo, la hora de *Nueva Zelanda*, y en el *Polo* también tenían esa hora, que estaba adelantada a la nuestra en 15 horas, para ellos eran ya las 1300 del día domingo 7 de enero, tiempo de almuerzo y descanso, de modo que nos invitaron a compartir la mesa, ofrecimiento que nos llegó como regalo del cielo, pues en realidad no habíamos comido antes del vuelo ni tampoco durante el mismo. Pero con buen tino nuestro Comandante quiso finalizar primero con la parte protocolar, y trajimos la placa de bronce construida en *Buenos Aires* como recuerdo de nuestra visita. El capitán Quijada leyó primero unas palabras alusivas a la visita, luego las repeti

yo en inglés, presentamos la placa y banderines y la ceremonia terminó en pocos minutos, recibiendo solo unos apretones de mano de los dos jefes de la estación. La placa decía:

“LA REPÚBLICA ARGENTINA A AMUNDSEN, SCOTT Y SUS HOMBRES EN EL CINCUENTENARIO DE SU LLEGADA AL POLO SUR. HOMENAJE DE LA AVIACIÓN NAVAL DE LA ARMADA ARGENTINA EN SU PRIMER VUELO AL POLO SUR. CAMPAÑA 1961-1962”.



*Estación Amundsen-Scott, 2200 (-3) horas del 6/1/1962: el capitán Quijada lee sus palabras antes de ofrecer la placa. Dr. Alibiz, cabo Rodríguez, capitán Margulot, capitán Quijada y suboficial Franzoni.* 

Como todos habíamos aceptado la invitación de la cena-almuerzo, a los pocos minutos cada uno se sirvió un enorme bistec de por lo menos una pulgada de espesor, acompañado por una ensalada de lechuga, tomates y huevos duros, vasos con buenos jugos de fruta, leche fresca, y más tarde una excelente torta de chocolate. Yo sabía que no debía comerlo, pero tenía un aspecto tan tentador y mi dolorido estómago llevaba ya varios días de abstinencia, de modo que me olvidé de los consejos del médico de *Ellsworth* y tomándome tiempo y olvidándome de los dolores que sentía al tragar, fui masticándolo lentamente hasta hacer desaparecer toda la lista por completo.

Una vez calmados los estómagos, nos invitaron a la habitual ceremonia de visi-



*Placa conmemorativa entregada por la Armada Argentina.*



*Dr. Luis Aldaz, jefe científico de la estación Amundsen-Scott, con los capitanes Murgalor y Checchi.*





*Cabo Elias, capitanes Checchi, Quijada y Margalot, y tenientes Grondoma, Martini, Dionisi y Pérez frente al mástil que señala el Polo Geográfico Sur.*



*Todos los integrantes de la U.T.7.8 junto al mástil de los 90° S, mientras los capitanes Quijada, Margalot y Checchi "dan la vuelta al mundo" en 5 segundos.*

ta al mástil que señala con la mayor exactitud posible la situación del *Polo*; y repito que "con la mayor exactitud posible" porque las condiciones extremas del clima y los grandes problemas de refracción existentes en el lugar hacen muy difícil encontrar el lugar exacto, razón por la cual el Dr. Paul Siple, primer jefe científico de la estación en 1957, lo señaló con un mástil ubicado dentro de un círculo de 157 tambores de nafta de unos 200 pies de diámetro, para que al igual que Amundsen y Scott, o Peary en el Norte, cubriesen cualquier posible error, pese a la exactitud de todos los modernos medios de situación. Tampoco olvidemos los movimientos del *polo* y del hielo sobre el cual está asentada la *estación*, pero eso lo veremos más adelante.

El caso es que subimos a un enorme *trineo* arrastrado por un también enorme *tractor* y nos dirigimos hacia el mástil que en ese mes y año materializaba el eje de la Tierra. El conocido círculo de tambores indicando los 90°S había desaparecido, pese a que la precipitación nival en la zona es muy baja y la torna en uno de los lugares más secos del planeta; y cuando el Dr. Aldaz nos solicitó nuestro pabellón para izarlo, lo hicimos en el mástil oficial actual. Nos tomamos las infaltables fotografías y filmamos hasta que nuestra cámara se congeló por los -32°C que había en ese momento en superficie. Soplaban una muy ligera brisa del SW grilla, que no molestaba en absoluto, de modo que después nos dedicamos a dar las consabidas "vueltas al mundo" en unos cinco segundos girando alrededor del famoso mástil.

Volvíamos a embarcar en el *trineo* y regresamos a la *estación*, pues el buen tiempo seguía manteniéndose y era nuestra intención despegar de inmediato. Al volver, el reaprovisionamiento no había terminado todavía, de modo que sin decir nada a nadie le solicité a mi amigo Aldaz que por favor me llevara en el *weasel* otra vez al mástil del *Polo*, pues deseaba tomar de nuevo otra fotografía, pero con mi cámara personal, ya que la oficial se había congelado. Con una enorme sonrisa cómplice Luis trajo el jeep antártico y nos dirigimos al lugar a toda marcha sin que nadie se diera cuenta. Los 732m que nos separaban del lugar lo cubrimos en pocos minutos. Sentándome en la nieve tomé una foto teniendo el sol detrás de la apenas flameante bandera debido al poco viento reinante. Creí que mi foto sería una obra de arte, pero en esa latitud y con el brillo que resplandece por todos lados no salió lo buena que hubiese deseado, pero con todo el orgullo del mundo está presente en este libro: la celeste y blanca ondeando por primera vez en el *Polo Geográfico Sur*.

En la *estación* los hombres seguían trabajando. Ya estábamos en nuestro día domingo a la madrugada, de modo que acompañado por Luis fuimos a conocer mejor el interior de la *base* y ver que en realidad sus instalaciones eran magníficas y que todos los hombres vivían en condiciones realmente dignas. Aproveché ese rato también para hacer sellar todos los sobres que me habían entregado en *Ellsworth*. La temperatura en el interior era de 17°C, pero podían



*6/1/1962: El Pabellón Argentino ondea por primera vez en el Polo Geográfico Sur.*

elevarla en caso necesario o simplemente desearlo. Fui a uno de los baños y me acordé de los del inicio de *Ellsworth*; aquí también había dentro de ellos una pequeña biblioteca de cuentos cortos y revistas que no tenían siquiera un mes de antigüedad. ¡Qué triste acordarme del nuestro en *Campbell*!

No me olvidé recargar mi termo de naranjada y hacer calentar el otro con caldo de gallina, que seguía intacto desde *Ellsworth*. Y otra cosa muy importante para mí: el problema de la radiobaliza en 520 Kc/s. Aldaz me aseguraba que seguía funcionando, pero como en los aviones en superficie seguíamos sin poder escucharla, fuimos al cuarto de equipos y vimos que efectivamente estaba encendida y funcionando, pero revisando bien comprobamos que se habían olvidado de conectarle la salida. . . de modo que ahí estaba la causa de todos los dolores de cabeza pasados. Por supuesto que sigo hasta hoy pensando que fue un error involuntario, aunque alguna mente perversa pudiese haber asegurado que la desconexión no fue casual. El error es humano, simplemente. Le dije a Luis que no la necesitaríamos para el regreso, pues el Sol seguía resplandeciendo, pero. . . que por si acaso estuviese listo a emitir otra vez, esta vez con la antena bien conectada. Dios está siempre con nosotros, pero a veces el diablo mete la cola, no?

La carga de combustible y los pillow-tanks concluyó finalmente y se decidió despegar a las 0400 (-3), pero al ir a poner en marcha los motores para mantenerlos en temperatura, el motor derecho del *CITA-12* se negó a arrancar por el congelamiento del aceite, de modo que les colocaron a ambos los calentadores por más de una hora y recién el aceite llegó a los 0°C y un rato después empezaron a funcionar normalmente los dos.

Encima de toda la carga por arriba de las 33.500 libras que tenía cada avión, el personal de la *estación* nos dió varias películas en colores y una gran caja que tenía pelotitas de ping-pong, para que en buen gesto de solidaridad antártica se los llevásemos de regalo a los de *Ellsworth*, que todavía no estaban seguros de la llegada del *rompehielos*. Ya tenía todo listo en mi avión y sólo esperábamos que finalizaran algunos chequeos normales, de modo que con el Almanaque Náutico calculé una larga tabla de acimutes de Sol en función de nuestra hora bitácora, para poder enfilar sobre el meridiano 041°W al despegar. Fui luego a visitar la magnífica sala de radio y desde allí me comuniqué con *Ellsworth* y algunos radioaficionados LU madrugadores o trasnochadores. En *Ellsworth* estaban realmente eufóricos, lo que significó para la U.T.7.8 un excelente y alentador estímulo.

El tiempo seguía pasando, ya todo estaba listo, ambas máquinas cargadas con 1450 galones de buena aeronafita de 100/130 y 4 pillow-tanks de 50 galones colocados también en el fuselaje, 4 jatos nuevos en el vientre y otros 4 de repuesto, termos con café paraguero -la única falla del reaprovisionamiento- y



*Estación Polo Sur: calentando los motores del CTA-12 para ponerlos en marcha.*



*El Dr. Luis Aldaz despidiéndose del capitán Margalot (foto: cortesía del Dr. Aldaz).*

una buena caja con sándwiches para el trayecto de vuelta, donde suponíamos que si tendríamos tiempo para comerlos. Las cámaras en la cabina de navegación estaban ahora en temperatura y no nos darían sorpresas como cuando estábamos junto al mástil a  $-32^{\circ}\text{C}$ . La nueva hora de despegue se cambió a las 0600 (-3), las despedidas se volvían a repetir, sobre todo con el gran amigo Aldaz, y lo que no puedo dejar de recordar era el grupo de mecánicos de los DC-3, que hacían apuestas con los de la *estación*, que aseguraban que con sólo 4 jatos no iríamos a despegar. Luis nos aseguró varias veces que los americanos utilizan 8 que disparan 2 al alcanzar los 40 nudos, otros 2 a los 60 y los 4 restantes al acercarse al final de la pista o al tener ya velocidad de sustentación, de acuerdo a las condiciones meteorológicas reinantes. El poco viento que había parecía haberse ido, de modo que no tendríamos siquiera esa pequeña ayuda.

A las 0600 (-3) del día 7 de enero ya estábamos todos adentro de nuestros aviones y los motores se pusieron en marcha sin ningún problema, y el despegue de los esquís fue una muestra de destreza bien festejada por la bulliciosa claqué del grupo de apoyo americano de los DC-3, cuya ayuda fue muy apreciada. Lentamente nos empezamos a mover dirigiéndonos hacia la pista con el *weasel* a proa del CTA-12, que despegaría primero. Yo iba escribiendo el despacho GH 071000Z ordenado por nuestro Jefe, destinado al Comandante de la Fuerza de Tareas de la U.S.Navy en la Antártida, almirante Tyree, informativo para Coperavales, Cogruantar, Covia y la *Estación Amundsen-Scott*.

La misión fundamental de nuestra tarea había sido cumplida. La *República Argentina* había ondeado su Pabellón por primera vez en el extremo más austral de su territorio.

Era hora de regresar a *Buenos Aires* -

### Estación Amundsen-Scott. Polo Sur

Cuando el almirante Richard E. Byrd, "el almirante de los dos polos", realizó su tercera campaña a la *Antártida* entre los años 1939-1941, el presidente de los EE.UU. Franklin Delano Roosevelt le ordenó -entre otras tareas-, "investigar por aire el área en las proximidades del *Polo Magnético Sur y las áreas desconocidas entre el mar de Weddell y el Polo Sur*". Y cuando el mismo y ya avejentado almirante regresó al *continente blanco* en 1946-1947 a cargo de la "Operación Highjump", el entonces comandante de operaciones navales almirante Chester W. Nimitz le volvió a asignar una tarea adicional de gran prioridad: "Consolidar y extender la soberanía potencial de los *EE.UU.* sobre la mayor área posible del *continente antártico*". Los 3 *botes voladores PBM* de esa expedición, equipados con una batería de cámaras con 3 lentes para fotos tridimensionales, tomaron más de 70.000 fotografías, que fueron relegadas al olvido porque no sirvieron en absoluto, dado la inexperiencia de los pilotos en zonas polares y la falta absoluta de puntos geográficos de control. (La "Operación Highjump II" en el verano 1949-1950, no se llevó a cabo por razones puramente políticas que envolvían al presidente Truman con el senador Harry F. Byrd, hermano del almirante Richard E. Byrd, quien todavía vive y a sus lozanos 95 años -creo- es el señor de más edad en el Capitolio en nuestros días).

El Dr. Paul A. Siple, en su libro "90° Sur. La Historia de la Conquista Americana del Polo Sur", además de recordar lo citado anteriormente, (no lo entre paréntesis), razonó que "cartografiando toda la *Antártida* y siendo los primeros en avistar las todavía desconocidas dos terceras partes del continente, los *Estados Unidos de Norteamérica* quedarían en la privilegiada posición de reclamar la *Antártida* en caso de desearlo".

Vivimos en una época en que muchos pseudos estudios científicos ocultan razones políticas y/o económicas, como ya expresáramos con anterioridad, de modo que no debemos olvidar que junto a las ciencias, desde la época de los fenicios, vienen a la par los comerciantes.

Los científicos del mundo coincidieron en que durante los estudios del "tercer año polar" sería necesario realizarlos también al mismo tiempo en otros puntos alejados de los *polos*, y por esa causa el tercer año polar se convirtió en el Año Geofísico Internacional, que abarcaría desde el 1º/VII/1957 al 31/XII/1958. En el año 1937 se conformó el C. S. A. G. I. (Comité Spécial de l'Année Géophysique Internacional, Comité Especial del Año Geofísico Internacional), para coordinar mundialmente los esfuerzos del "año" y para que todos los países formasen sus propios comités para el AGI. Los EE.UU. formaron el suyo y establecieron pro-

gramas de trabajos básicos en 12 disciplinas geofísicas, que fueron las siguientes: Auroras y Airglow\*, Rayos Cósmicos, Geomagnetismo, Glaciología, Gravedad, Física Ionosférica, Determinaciones de Latitud y Longitud, Meteorología, Oceanografía, Sismología, Actividad Solar, y Estudios de la Atmósfera Superior y Exterior con cohetes y satélites. Estas áreas de las ciencias, aparte de otras, iban a ser estudiadas en todas sus *estaciones polares* y en las de los demás países participantes.

Para el AGI los EE.UU. acordaron levantar en la *Antártida* 3 estaciones, a saber: *Byrd*, en  $\varphi = 80^{\circ}\text{S}$  y  $\omega = 120^{\circ}\text{W}$ , *Ellsworth*, en el *cabo Adams*, fondo SW del *mar de Weddell*, y *Wilkes*\*, sobre la *península Clark*, cerca de de las *islas Windmill*, en la *bahía Vincennes*.

Por supuesto todos los científicos del mundo soñaban con una estación localizada exactamente en el *Polo Sur Geográfico*, pero eran tantos los problemas y tan enormes los posibles costos que habría que afrontar, que la idea permaneció en el limbo. Un cálculo rápido les demostró a los científicos americanos que conformar una estación para 18 hombres les significaría por lo menos un millón de dólares por cada uno de ellos.

En la reunión en *Roma* en septiembre de 1954, cuando volvió a surgir el tema de una *Base Polar*, todos sonrieron diplomáticamente y el delegado norteamericano no tuvo más remedio que decir que "preguntaría a su gobierno". En la siguiente, realizada en *París* en julio de 1955, estuvieron presentes los delegados de 10 naciones: *Argentina, Australia, Chile, Francia, Japón, Nueva Zelanda, Noruega, Sudáfrica, Reino Unido* y los *Estados Unidos de América*. Se había comentado que la *Unión Soviética* pensaba construir una *estación*, pero sus delegados no llegaron a tiempo al inicio de la conferencia. Cuando lo hicieron, sus palabras cayeron como una bomba, pues informaron directamente que el gobierno soviético pensaba erigir una *estación* en el *Polo Sur Geográfico*, pero muy atento y con gran rapidez mental el presidente de la conferencia, el profesor francés G. Laclavère movió negativamente la cabeza y les respondió que lo lamentaba, pero que ya había sido aceptado el ofrecimiento de los *EE.UU.*, y que no tendría sentido que hubiesen dos estaciones en el mismo lugar. Los americanos quedaron totalmente atrapados, especialmente porque a renglón seguido los rusos aceptaron la sugerencia alternativa del presidente de la conferencia de levantar una estación en el *Polo Geomagnético Sur* y otra en el *Polo de Inaccessibilidad*, el sitio más difícil de alcanzar en la *Antártida*.

Para cumplir los planes antárticos, los *EE.UU.* organizaron operaciones llamadas "*Congelamiento Profundo*" (Deep Freeze). Para la *Operación Congelamiento Profundo I*, en el verano 1955-1956, planearon establecer la *Estación Pequeña América*\*, para desde ahí iniciar con un tren de tractores una



travesía de 600 millas transportando 530 ton hasta encontrar un lugar donde establecer la *Estación Byrd*, mientras la U.S.Navy construiría en la *sonda McMurdo* una base de apoyo para la construcción de la *Estación Polo Sur* el año siguiente. En el verano 1956-1957 se realizaría la *Deep Freeze II*, levantando las *estaciones Ellsworth* y *Polo Sur* (llamada después *Amundsen-Scott*). Los planes para construir estas *estaciones* presentaban retos formidables, pues debían trazarse los planos prestando máxima atención no solo a la distribución de los instrumentos científicos sino también a las comodidades del personal que construiría los edificios y los científicos que estarían a cargo de los distintos programas, y toda esa parafernalia debía ser trasladada al otro lado del mundo sin olvidar ningún detalle.

El almirante George J. Dufek, Comandante de la FT 43 de la U.N Navy, nombró al Dr. Paul A. Siple Director de los Proyectos Científicos para la FT43, cargo que lo mantendría ocupado con serios problemas las 24 horas del día, mientras el almirante Byrd quería que se dedicase completamente al proyecto *Polo Sur*, pues deseaba que fuese su Jefe Científico, pero no se podía servir a dos patrones al mismo tiempo.

En la *Operación Congelamiento I* intervinieron 1.800 hombres, 30 perros, 3 rompehielos, 2 transportes, un petrolero, un buque auxiliar de carga, 19 aviones, weasels, snocats, jeeps, tractores, aplanadoras de 30 ton para nivelar las pistas, etc. La conclusión inevitable fue que necesitaban aviones que pudiesen anevizar en el *Polo Sur* y otros que pudiesen arrojar con paracaídas más de 500 ton de material necesario para los hombres que construirán la *Base Polar* en sí, pues *Ellsworth* llevaría todo su material por vía marítima.

Para construir la *Base* en el *Polo* los aviones debían primero volar más de 2.250 millas desde *Nueva Zelanda* a la pista a ser construida en *McMurdo*, y de allí dar otro salto de 750 millas al *Polo*. Menuda tarea. Y la casi totalidad del material científico debía llegar al *Polo* en aviones en vuelo, pues no podían ser lanzados ni con paracaídas. Además, había que levantar otra *pista auxiliar* sobre el *plató*, en proximidades del *glaciar Beardmore* o el *glaciar Liv*.

A comienzos de XII/1955 Byrd y Siple volaron por línea comercial a *Nueva Zelanda* a espera de la FT43. Allí abordaron el flamante *rompehielos Glacier*, y el 18/XII desembarcaron en el continente, efectuaron observaciones en la zona y demarcaron una pista de 8.000 pies, informando luego a Dufek que podían despegar los 8 aviones que efectuarían el primer vuelo. De los 8 aviones que despegaron de *Nueva Zelanda* para el vuelo de 2.250 millas a *McMurdo*, 4 bimotores *R4D* encontraron fuertes vientos de frente y tuvieron que regresar. Los otros 4, dos bimotores *P2V Neptune* de largo alcance, equipados con ruedas y esquís, y dos *R5D Skymaster* cuatrimotores equipados con ruedas, pudieron aterrizar sin problemas, aunque los dos

*Neptune* no visualizaron la pista por estar cubierta por una ligera capa de nieve y avizoraron a varias millas de distancia de la pista demarcada.

A bordo del *rompehielos Glacier* el Dr. Siple navegó al E hacia la *bahía de las Bullenas*, totalmente inepta ahora para establecer en ella una nueva *base*, y con un *helicóptero* encontró un sitio apto a más de 20 millas para levantar *Pequeña América I*. El almirante Byrd, con su salud muy deteriorada, debió además soportar los celos profesionales del almirante Dufek y sus hombres, como casi siempre sucede con todos los veteranos. Por suerte, filosóficamente siempre repetía que "mis pares nunca me insultarán, y mis subalternos no pueden insultarme"; y el mismo Dr. Siple, hombre de enorme capacidad y prestigio científico dice también en su libro ya citado, al igual que el capitán USNR Finn Ronne, que "ahora parece generalmente aceptado que los veteranos saben menos que los recién llegados sin experiencia", algo que desde la época de Colón recuerda la historia con tristeza. Y como comentario risueño y algo triste también recuerda el Dr. Siple que en esos días un piloto infante de marina sobrevoló el *Polo Sur* en los primeros días de enero de 1956, regresando con la perturbadora "noticia" de que había observado allí "que la *nieve* era blanda y profunda y que sobre ella aviones y hombres se hundirían y desaparecerían de la superficie." y para los inexperimentados oficiales de la Fuerza de Tareas esa era una prueba positiva de que no podría construirse la *estación*.

Y quien escribe este libro piensa que esos pilotos novatos sin duda alguna pertenecían al enorme grupo de jóvenes idealistas antárticos que no tenían la mínima idea de las regiones polares, ni escucharon siquiera de Amundsen, Scott, Shackleton, Byrd o del mismo Dr. Siple, con varias campañas antárticas en su haber, desde cuando con 19 años por primera vez acompañó a Byrd en su condición de "explorador águila". El preocupante informe del piloto infante de marina obligó a Byrd y a Siple a romper el trato de nunca volar juntos y decidieron observar personalmente la zona desde el aire, y de paso ver también los lugares donde los rusos pensaban construir sus *bases*, las costeras *Mirny\** y *Oasis\**, y las interiores *Vostok\** (en las cercanías del *Polo Sur Geomagnético*) y *Sovietskaya\** (en las proximidades del *Polo de Inaccessibilidad*).

La idea de Byrd y Siple era volar y descender en el *Polo Sur* y tomar algunos valores de la temperatura del hielo, que serían útiles al planificar la construcción de la *estación*, pero su avión *R51D* no estaba equipado con esquís, de modo que sólo podrían realizar la inspección desde el aire. Despegaron del hielo de *McMurdo* el 8/1/1956 y decidieron ver la zona de las *estaciones* interiores rusas y luego el *Polo Sur*, pero un espeso sistema nuboso les impidió observar los alrededores del *Polo de Inaccessibilidad* y decidieron dirigirse directamente a latitud 90°S. Volar en esa época en la *Antártida* no era fácil, y el piloto equivocó su navegación por 40 millas y tuvo que regresar nuevamente y pudieron entonces dar tres círculos alrededor del *polo*. Byrd observó que el lugar no le

parecía nada diferente al que había visto en 1929 y 1947, y Siple comparó esa superficie con otras conocidas y también le pareció que era obviamente sólida, y que un avión equipado con esquis no tendría problema alguno en anevizar allí, de modo que emprendieron el regreso por la vieja ruta del *glaciar Beardmore*. La descarga de materiales ya había comenzado. El *transporte Wyandot* desembarcó un enorme tractor de 30 toneladas sobre el hielo de la *barrera* con destino a *punta Hut*, a 40 millas de distancia, pero su conductor, sin experiencia en andar sobre el *hielo*, lo llevó por una zona no apta y se fue al fondo del mar acompañando la máquina. Se llamaba Richard Williams, y en su memoria se llamó con su nombre a ese lugar de desembarco de materiales.

El 3 de febrero Byrd y Siple abandonaron la zona y volaron de regreso a los *EE.UU.* Para el viejo almirante había sido su última visita al *continente blanco* que tanto amó.

Durante la *Operación Congelamiento Profundo II*, cinco estaciones del AGI serían construidas y tripuladas durante la temporada 1956-1957, además de *Pequeña América* y *McMurdo* ya operativas y con su personal invernando y listo a iniciar sus objetivos a más tardar en VIII/1956, pues el AGI comenzaba el 1º/VII/1957. Esta vez zarparían a la *Antártida* 12 buques transportando casi 4.000 hombres, muchos más que los 7 buques y 1.800 hombres de la *Congelamiento Profundo I*. Un total de 500 ton de equipos para la *Estación Polo Sur* esperaban en *McMurdo* para luego ser lanzadas en latitud 90ºS, mientras otras 530 adicionales para la *Estación Byrd* aguardaban en *Pequeña América*, como ya mencionáramos anteriormente.

Cada una de las 5 *estaciones* (*Byrd*, *Ellsworth*, *Hallet*, *Polo Sur* y *Wilkes*) tendría un grupo de científicos y otro de hombres de la Marina dedicados al mantenimiento, tareas domésticas, radio, electricidad y medicina. Todos debían ser voluntarios y elegidos cuidadosamente, y de inmediato surgió el candente tema de ¿quién será el jefe? A instancias de la U.S. Navy se adoptó el método de un jefe civil para el grupo de científicos del AGI y otro militar para el personal naval.

Al Dr. Paul A. Siple, a pesar de sus 48 años, enorme experiencia y 6 años en la zona, lo nombraron Jefe Científico de la *Estación Polo Sur*, y no tuvo otra opción que aceptar. El 9/X voló a *Christchurch*, *Nueva Zelanda*, donde se encontró con Edmund Hillary y el almirante Dufek, que estaba supervisando sus aviones *R5D Skymaster*, *P2V Neptune*, *R4D Skytrain* y *C-124 Globemaster* de 77 toneladas, que participarían en el lanzamiento de los equipos sobre el *Polo Sur*.

El vuelo del primer grupo de aviones no fue muy exitoso, pues un *Neptune* sorprendido por un *emblanquecimiento* se estrelló al aterrizar en la pista de la *Base McMurdo*, muriendo 4 tripulantes y resultando seriamente heridos otros 4. Recién el 21/X el Dr. Siple pudo efectuar sin problemas el cruce a bordo de un *Globemaster*, mientras que otro *C-124* al aterrizar tuvo también un serio accidente y se perdió totalmente, aunque esta vez sin pérdidas humanas. La *Antártida*

avisaba que no era un lugar fácil para todos, pese a la indudable pericia de los aviadores norteamericanos.

La *Base McMurdo* se transformó rápidamente en un pequeño pueblo de 300 habitantes y el 25/X/56 a la tarde despegó el primer avión, un *R4D Skytrain* de la U.S.Navy, para buscar un lugar apropiado para instalar una *Base Auxiliar* al pie del *glaciar Liv*, a 350 millas del *Polo*, y otros grupos aéreos despegaron también en búsqueda de una ruta factible a través de la *Tierra de Marie Byrd* para que los gigantes tractores *D-8* pudiesen llegar desde *Pequeña América* y establecer la *Base Byrd*.

Al día siguiente el Dr. Siple voló a bordo de un *C-124 Globemaster* de la USAF sobre el *Polo Sur Geográfico* nuevamente, y dejaron caer allí con paracaídas 18 tambores de combustibles y una estación meteorológica automática con baterías para 6 semanas; y el 31/X/56, el almirante Dufek anevizó en el *Polo* con un *R4D* de la U.S.Navy pilotado por el capitán de corbeta Conrad S. Shinn, avión bautizado "*Que Será Será*", que iría a lograr fama mundial. La temperatura en superficie era de  $-50^{\circ}\text{C}$ , de modo que en lugar de llevar a cabo las observaciones glaciológicas correspondientes, con rapidez colocaron una bandera americana, tomaron las consabidas fotografías y usando los 15 jatos adosados al vientre del *R4D* pudieron liberar los esquís y despegar luego de pasar un momento bastante comprometido. Dufek decidió cuerdamente que con esas temperaturas no podrían todavía comenzar la construcción de la *estación*, y voló a *Nueva Zelanda* a recuperarse de la experiencia.

Afortunadamente había invernado en *McMurdo* ese año el joven Howard O. Wessbecher, del AGI, a cargo de la preparación de los lanzamientos con paracaídas de los equipos para la *Estación Polo Sur*, quien cuidadosamente preparó durante el invierno palletes para una tonelada de carga llamados "contenedores A-22", listos a ser largados con paracaídas de 20m de diámetro por los aviones *C-124* de la USAF. El Dr. Siple pudo por fin controlar todo lo que llevarían al *Polo* y obtener varios items que consideraba indispensables. La construcción de la *Base* estaría a cargo del teniente de fragata Richard A. Bowers, del Cuerpo de Ingenieros Civiles de la Marina, quien había adiestrado en forma excelente a sus 5 suboficiales y 17 hombres ante todo tipo de contingencias posibles, incluyendo un estupendo estado físico. Estaba también en sus planes un grupo que en 24 horas debía tomar líneas de posición para determinar con un error teórico menor de 200 pies la exacta posición del *Polo Geográfico Sur*, tarea tal vez un poco ambiciosa.

El 13/XI comenzaron a llegar los *C-124* que estaban en *Nueva Zelanda* y el 26 dieron comienzo a la carga de los dos *R4D* con esquís con Bowers y sus 8 hombres iniciales, 11 perros, material básico, y un *Globemaster* de apoyo que les ayudaría a localizar inicialmente el *Polo* y comenzaría a largar materiales con paracaídas.

Cuando se enteraron por radio que los *R4D* anevizaron a las 1245 en un espléndido día de sol, que el *C-124* lanzó sin problemas los *trineos*, un *weasel* y todo

el material de carga, y que los *R4D* pudieron -con la indispensable ayuda de los jatos- volver a despegar, el Dr. Siple pudo respirar aliviado: la construcción de la *Base* estaba en marcha. Pero allí comenzaron los problemas de la anoxia de los constructores de la *estación* y también las roturas de los elementos lanzados con paracaídas, que la mayoría de las veces se enredaban o no se abrían y los palletes se "enterraban" (¿?) varios metros en la nieve y sufrían serias averías o pérdidas totales.

La primera tarea del teniente Bowers fue tomar la mayor cantidad posible de rectas de sol y calcular con la mayor exactitud la posición del *polo geográfico*, trabajo nada fácil dadas las muy bajas temperaturas reinantes que no les permitían trabajar bien con su teodolito. Un avión *Globemaster* le había dado la posición por ellos calculada y donde empezaron los lanzamientos, pero la posición encontrada finalmente por Bowers estaba a 8 millas de allí, donde también había anevizado el *R4D*. Las cargas seguían cayendo y a muchas de ellas había que desenterrarlas, lo que exigía un trabajo extra e improbable a los hombres. El recibir los componentes del primer galpón con excelente aislamiento térmico, fue un fuerte estímulo a la moral, pues vivir en carpas sin comodidad alguna era un enorme sacrificio con temperaturas que oscilaban en los  $-32^{\circ}\text{C}$ . El primer galpón fue levantado totalmente con gran rapidez, y los "seabees" (*abejas marinas, batallón de construcciones*) estaban ya tan acostumbrados al frío que hasta les resultó molesto al principio permanecer dentro de sus nuevos alojamientos.

El almirante George Dufek le ofreció al teniente de fragata John Tuck la jefatura militar de la *estación*, que estaría conformada por 18 hombres, 9 de la Marina y 9 científicos a cargo del Dr. Siple. Fue una suerte para el Dr. Siple, que lo conocía y tenía una buena opinión de este joven teniente.

La tarea de construir la *estación* no era fácil: de los originales 8 *Globemaster* de la *USAF*, tres se habían averiado en los aterrizajes en *McMurdo* y un *Neptune* se había destrozado totalmente.

A fines de noviembre de 1955 el jefe científico voló en un *R4D* llevando los equipos de radio de la nueva *estación*. El anevizaje fue bastante fuerte, porque no todos los *sastruigs* de la pista precaria pudieron ser eliminados. El aspecto del lugar era francamente descorazonador, pues sólo 2 galpones estaban listos, los "seabees" estaban construyendo las torres de rawin y de auroras, y una enorme cantidad de material estaba desparramado en un radio de varias millas a la redonda, la mayor parte de ellos semi o enterrados en el hielo o nieve: había que clasificarlos y ubicarlos cerca de la *Base*, aunque los hombres de Bowers estaban haciendo un trabajo magnífico y trabajaban prácticamente las 24 horas del día. Científico metódico y práctico, la primera tarea del Dr. Siple fue cavar un pozo de más de 5 metros de profundidad, y allí las observaciones termométricas le indicaron  $-54^{\circ}\text{C}$ , valor que significaba la media anual de la zona, y comparando con las obtenidas en *Pequeña América*, razonó también que la más fría del invierno debería oscilar alrededor de los  $-84^{\circ}\text{C}$ . Como con temperaturas

de  $-51^{\circ}\text{C}$  los hombres al aire libre empiezan ya a escupir sangre debido a la capilaridad del tracto bronquial escarchado, ¿qué iría a suceder a su gente cuando debiera estar fuera de las instalaciones, sin protección, con temperaturas por debajo de los  $-73^{\circ}\text{C}$  de promedio? Más adelante lo habrían de saber, sin duda alguna, aunque ya en medio del invierno y absolutamente alejados de toda ayuda externa.

Como los 4 lanzamientos por día de los C-12# comenzaban alrededor de las 1300 y terminaban unas 4 horas después, tuvieron que adaptarse a ese horario: tomaban el desayuno entre las 1200 y las 1300, un café 3 horas después, un sólido almuerzo entre las 1800 y las 1900, otro café a las 2100 y la cena entre las 2300 y las 2400. El trabajo de construcción progresaba satisfactoriamente, pero los lanzamientos seguían siendo un dolor de cabeza al que no le encontraban solución, pues a la gran cantidad que llegaba a la superficie en caída libre y muy alejados de la "T" de colores que indicaba el lugar de recepción, se sumaba la falta de listas fehacientes que indicasen qué traían cada uno de ellos.

La pista era objeto de una continua nivelación por parte de los hombres de la *estación*, pero romper todos los *sastrugis* no era tarea fácil sin medios adecuados. El 6/XII anevizó un *Neptune P2V* con 13 cajones de material del AGI, la mayoría con instrumentos meteorológicos, pero, al intentar despegar y pese a largar sus 16 jatos no pudo hacerlo, pues sus esquís quedaron pegados al hielo y sus 8 hombres debieron sumarse a los que vivían en la *Base* precariamente. Trajeron más jatos de *McMurdo* y dos días después lograron elevarse con suma dificultad, dejando como siempre atrás una nube de humo, nieve y vapor semejante a un destructor en alta mar efectuando una cortina de ocultación.

La *estación* iba progresando gracias al eficiente trabajo de las "abejas marinas" de Bowers, que con increíble velocidad iban colocando los paneles de aluminio y madera terciada en sándwich con chapas de fibra de vidrio, y los edificios seguían creciendo pese a los continuos problemas con los lanzamientos, que obligaban a todos los hombres a trabajos extras y extenuantes. Recién al finalizar el armado de gran garaje y cuarto de generadores se inició y terminó el comedor, y por fin le llegó el turno al edificio de ciencias, a 60m sobre el extremo opuesto de la *Base*, y al taller de inflado de globos, donde también se manufacturaría el hidrógeno y desde donde se soltarían los balones meteorológicos para sondajes de la atmósfera superior.

Atento siempre al factor moral de todo el personal de la *estación*, el día 24 de diciembre el Dr. Siple decidió erigir un "Polo Sur" que distinguiera el conjunto de edificios listos, otros a medio hacer y una enorme cantidad de pilas de elementos que necesitaban ser individualizados o reparados: a una gruesa caña de bambú la pintó en forma ascendente una franja negra junto a otra anaranjada, igual a las que en los *EE.UU.* indican las clásicas peluquerías, colocándole además en su tope una esfera de vidrio espejado de 0.41m de diámetro que había

comprado en *Nueva Zelanda*. Este simbolico signo del *Polo Sur* lo coloco encima del garaje, aún sabiendo que todavia no tenian claro el lugar más aproximado, aunque el teniente de fragata Bowers, jefe de los "seabees", seguia desde su arribo tomando alturas con un teodolito suizo de precisión tratando de obtener una posición lo más cercana posible a la verdadera, corrigiendo los valores tomados con todas las tablas conocidas y por conocer, aún sabiendo que con ese medio no lograría su cometido cabalmente y que tendrían que esperar el invierno y usar estrellas para lograr una posición más exacta.

A mediados de diciembre comenzaron por fin la construcción de los tuneles que conectarían todos los edificios entre si, terminaron los baños y todos los hombres pudieron darse el gusto de tomar una ducha largamente esperada y necesitada; y el 20, en una emotiva ceremonia, retiraron el pabellón de las barras y las estrellas y lo colocaron en el mástil oficial. Las "abejas marinas" celebraron entonces la Navidad un día antes, pues al siguiente arribarían dos *RID* y un *P2I*, que apareció una hora más tarde por haber perdido el rumbo. Descargaron mucho material del AGI, disfrutaron de una cena inolvidable y al día siguiente comenzó la emigración de 8 de las abejas, mientras que el resto seguia trabajando sin parar. Los saludos de Navidad fueron posibles a través de radioaficionados, y uno de ellos, el joven de 16 años Jules Madey, K2KGJ, de *New Jersey, U.S.A.*, fue el primero que tomó contacto con la estación cuando tuvieron sus equipos listos, y también el que les sirvió de nexo con *McMurdo* cuando no pudieron contactar directamente por falta de condiciones de propagación.

El 29 llegó un *Neptune* con el teniente de fragata USN John Tuck, acompañado por su cachorro husky "Bravo", el miembro 19 de la estación. Llegaron con él otros 7 miembros del personal permanente y otro grupo de 8 abejas ocupó su lugar en el *P2I* regresando a *McMurdo*. Bowers se puso de inmediato en contacto con Tuck informándole el estado de los trabajos realizados y faltantes.

La tarea "imposible" de levantar una *Base* en el *Polo Geográfico Sur* estaba ya casi terminada y habia sido realizada por un eficiente grupo de profesionales en poco más de 30 días. Algunos inevitables problemas entre civiles y militares se presentaron, como siempre, aunque la excelente relación entre ambos jefes fue limando asperezas y el 1º de enero de 1957 se celebró con una fiesta la llegada del nuevo año. Las condiciones meteorológicas siguieron mejorando y pudieron anevizar dos *RID* y un *P2I* con más alimentos, y el teniente Bowers y sus restantes 6 hombres pudieron por fin también emprender el regreso al Norte, y como faltaban llegar todavia muchos alimentos y material, prudentemente el almirante Dufek ordenó no enviar al personal faltante hasta que la *Base* tuviese alimentos asegurados por lo menos para un año.

La estación estaba todavia sin terminar todas sus instalaciones y 8 científicos no habian podido llegar aún. Faltaban muchas toneladas de materiales y provisiones, y se presentó el terrible problema de que en *McMurdo* la pista habia comen-

zado a deteriorarse (como nos pasaría también a nosotros con *Campbell*, como veremos más adelante), y el grupo aéreo de la *USAF* se había quedado sin combustible, a lo que se agregaba que la *Base Byrd* sólo había recibido provisiones para un mes y el *Grupo del Mar de Weddell* tenía los problemas a los que ya nos referimos en el Capítulo VIII. No era muy alentador el panorama que tenían por delante, aunque el día 7 anevizó un *Neptune* con otros dos científicos y 910 kg de provisiones. Establecieron un horario acorde a los contactos radio con la central y las observaciones que debían efectuar. Todos los hombres comprendieron las razones que se habían presentado e incluyendo a Siple y a Tuck se impusieron un arduo horario que le demandaría de 12 a 18 horas de trabajo los 7 días de la semana.

El medio ambiente era indudablemente hostil y los hombres debieron afrontar problemas impensados. Aparecieron enfermedades crónicas en varios tripulantes, que en teoría debieron haber sido examinados exhaustivamente en el continente, lo que complicó los planes de la *estación*, y para empeorar las cosas, una exacta instalación de los termómetros les indicó que las temperaturas correctas eran 5°C menores que las calculadas oficialmente por la U.S. Navy. Pero poco a poco fueron resolviendo los problemas. Para evitar errores, adoptaron al igual que *McMurdo* la hora de *Nueva Zelanda*, de Huso +12, que significaba estar 17 horas delante de *Washington*, en Huso -5. Y con respecto al viejo concepto de Norte en el *Polo Sur*, adoptaron también oficialmente como N el "Norte Grilla", es decir el meridiano 0°, y como S el "Sur Grilla", el meridiano 180°; y como era lógico, el E el "Este Grilla" o meridiano 090°E, y W el "Oeste Grilla" al meridiano 090°W. No les resultó fácil al principio acostumbrarse a que el frente de la *estación*, con el comedor a la izquierda y el edificio de ciencias a la derecha "mirase" hacia el meridiano 0°, mientras que la parte S hacia *McMurdo*, hacia el pequeño galpón de 61 m<sup>2</sup> donde guardaban raciones de emergencia para 6 meses.

El Sistema Grilla es el usado por los navegantes, y divide el área alrededor del *Polo* en cuadrados semejantes al dibujo de las calles de una ciudad, un sistema que simplifica grandemente la navegación en caso de necesitarlo (que no fue el nuestro, pues volamos N/S de ida y S/N de regreso). Este sistema elimina la confusión de los rumbos y la convergencia de los meridianos superponiendo arbitrariamente una proyección Mercator común sobre la carta polar, con la línea NS sobre el meridiano 0°/180° y la E/W sobre el 090°/270°, eliminando el viejo problema y los malos chistes de estar en el *Polo* y que desde ahí todas las direcciones fueran N.

Sin novedad respecto a los científicos y provisiones faltantes que debían venir desde *McMurdo*, los hombres seguían trabajando sin parar armando equipos, antenas, camarotes, tuneles entre edificios, etc., porque el invierno se iba acercando y tenían plena conciencia que mucho antes todo debía estar terminado y



funcionando a la perfección, aunque trabajar con temperaturas de  $-35^{\circ}\text{C}$  y vientos de 15 nudos no era nada agradable ni cómodo ni fácil. Pero debía hacerse, y bien. Tampoco les fue liviano instalar y poner en funcionamiento el Registrador Ionosférico Automático, al que rápidamente apodaron "el monstruo" por su peso, tamaño, 120 válvulas que le daban vida, junto a incontables relés y llaves y diales y otros misteriosos elementos electrónicos que muy pocos comprendían. El "monstruo" enviaba verticalmente impulsos electrónicos a la ionosfera y registraría fotográficamente cualquier reflexión directa del impulso de energía emitido, un principio bastante parecido al del radar. Su propósito básico era estudiar el comportamiento de la ionosfera.

Otro de los trabajos extras que debían realizar los hombres de la estación era ir a la zona de los lanzamientos cercanos y errados lejanos de los *C-124* y salvar la mayor cantidad posible de listones, tablones, palletes, paracaídas y sus bolsas, chapas de madera terciada, etc., que iban guardando en el interior de la estación para ser usados más adelante en la construcción de una gran cantidad de elementos faltantes. Pero el estar a la intemperie tanto tiempo les significaba a todos tener las narices siempre goteando, por lo que debían apelar de continuo a soluciones muy poco "elegantes".

No tenían noticias de *McMurdo* y el equipo de radioaficionados era el único nexo con el mundo exterior, que permitió al Dr. Siple saludar a su madre al cumplir 80 años y a muchos otros escuchar también voces familiares que le ayudaban a sobrellevar la ruda vida que les imponía una naturaleza salvaje. ¡Cuántos favores deben los antárticos, los exploradores, los navegantes, los lejos de la civilización, a los siempre amables radioaficionados de todos los países del mundo! Vivimos hoy con teléfonos satelitales e Internet, que los han ido relegando de a poco, pero quien escribe este libro no los olvida y rinde una vez más su admiración a todos ellos a través de los años.

Llegó por fin una buena noticia: un especialista en mantenimiento de pistas de hielo fue finalmente llamado por el almirante Dufek y pronto arribaría a *McMurdo*, cuya pista seguía siendo inutilizable. El especialista llegó, solucionó los problemas y recibieron la nueva que muy pronto podrían reiniciarse los vuelos. El teniente Tuck se dedicó por su parte a nivelar la de la estación con los pocos elementos que disponía. ¡Qué alegría ver de nuevo la imponente figura de un *Globemaster* con sus 77 toneladas de desplazamiento volando sobre la estación! Pero para no perder la costumbre fueron mal realizados muchos de los lanzamientos, se perdió una gran cantidad de material, aunque sí llegaron 750 Kg. de café, frutas, hortalizas y tabaco, largamente esperados. Dos días después llegaron otros dos *C-124* y los resultados fueron idénticos otra vez, aunque después llegó el esperado *R4D* del cual emergieron 2 marineros y 5 científicos del grupo AGI. Su piloto estaba tan ansioso por regresar que apenas permitió que

subiese el hombre de la espalda lastimada, con una saca de correo, y ni siquiera esperó que se alejasen del avión una prudente distancia para disparar los primeros jatos y alejarse del lugar como gato al que le estaban pisando la cola. Con los 7 nuevos hombres se dirigieron al interior de la *estación* a requerir noticias, y allí se enteraron entre otras cosas que el día 23 de enero había tenido lugar en *McMurdo* una impresionante ceremonia con mensajes de reyes, presidentes y primeros ministros, y la presencia del almirante Dufek: allí habían cambiado de nombre a la *Estación Polo Sur*, que desde ese momento en adelante se llamaría oficialmente "*Estación Polo Sur Amundsen-Scott del Año Geofísico Internacional*".

La noticia llenó de total desconcierto a los integrantes, que no sabían absolutamente nada del asunto, y sobre todo al Dr. Siple y al teniente de fragata Tuck, jefes científico y militar de la *estación*, pues no informarles significó una falta total de cortesía y educación. Era otra prueba más, de las varias que recordáramos en este libro, que los hombres que están trabajando en los *hielos* parecen importar poco a los altos mandos o a los que están más cerca de la bien o mal llamada civilización. Y con el perdón del amable lector repetiremos nuevamente: "sin comentarios". Nunca un hombre de mediana cultura puede tener un atisbo de duda respecto al recuerdo y respeto que nos merecen Amundsen y Scott; pero el caso fue completamente distinto: a quienes se les faltó totalmente el respeto fue a Siple, Tuck y toda la tripulación de la *Base Americana* en 90°S.

La *Estación Polo Sur del Año Geofísico Internacional* tenía finalmente su tripulación completa, que a pesar de los -39°C que reinaba entonces en el lugar debía extraer de los pozos de *hielo* y *nieve* todo el material desparramado alrededor de la *estación*, olvidando también los fuertes dolores de cabeza de los recién llegados, no acostumbrados todavía a los casi 3 000m de altura, donde el aire parece faltar cuando se realizan trabajos físicos de intensidad.

Las cargas continuaban cayendo de los vientres de los enormes C-124, sin atinar nunca a la enorme "T" que señalaba el teórico lugar de caída de los enormes paracaídas. Tampoco venía el material clasificado correctamente, pues más de una vez una caja de papas estaba con el número de un cajón de medicinas, o viceversa. O los paracaídas estaban mal colocados y no se abrían y los bultos se enterraban en el *hielo* varios metros; o fallaban sus ganchos, no se desprendían como correspondía y al tocar la superficie eran arrastrados por el viento a enormes distancias. Los informes reportaron una vez oficialmente, que a uno de los envíos hubo que salir a buscarlo cuando mejoró la visibilidad y lo encontraron a 25,1 (sí, veinticinco coma uno) millas de la *estación*. Y basta del problema de los lanzamientos de aviones sobre *bases antárticas*. La bibliografía sobre el particular es extensa y muy triste para seguir recordando este tema tan desagradable: dejemos el tema a un lado, amable lector, por usted y por mí.

El último lanzamiento fue efectuado el 21 de febrero, y hasta el próximo octubre seguramente irían a descansar de todo contacto externo. Debían seguir recogiendo material disperso, colocarlo bajo techo en el menor tiempo posible y dedicarse enteramente a las actividades inherentes a la *estación* en sí y lograr que las instalaciones brindasen la mejor cobertura posible. Un largo invierno tenían por delante.

El amigo Sol, que en pleno verano giraba alrededor de la *estación* hasta un poco más de 23° de altura, el 23 de febrero estaba ya a sólo 9° y tocaría el horizonte el 23 del mes siguiente; y a los pocos días la temperatura descendió a -52°C, una nueva experiencia para la casi totalidad de los tripulantes, que debieron afrontar los primeros congelamientos y ampollas y aprender a vestirse correctamente cuando abandonaban las instalaciones. Faltaba todavía construir unas barracas y un galpón que serviría de refugio de emergencia en caso de incendio de la *estación*, y todos estos sitios debían estar unidos entre sí por los consabidos túneles y sus instalaciones eléctricas. La vida diaria y los trabajos que estaban realizando demostraron a estos hombres que trabajaban en admirable armonía los 7 días de la semana pese al tiempo que podía estar reinando, que los cuidadosos planos trazados por los ingenieros en sus cómodos escritorios de *Washington* o alrededores adolecían de serios defectos, y más túneles y barracas debieron construir pese a los "sesenta abajo" que estaban soportando estoicamente. Eran realmente dignos de nuestra admiración.

Repetimos que sólo los diarios contactos a través de amigables redes de radioaficionados en el territorio continental mantenía alta la moral de estos 18 primeros habitantes de latitud 90°S. Todos hablaban semanalmente con sus familiares, y hasta intervenían en programas comerciales de radio. Una noche contactaron con el cantante y actor Dean Martin, actuando en un casino de *Las Vegas*, que les dedicó todas las canciones de ese show. Pero la radio también a veces traía noticias tristes: el 12 de marzo el Dr. Siple se enteró del fallecimiento de su amigo de toda la vida, el almirante Richard E. Byrd. El puesto de primer jefe científico de la *estación Polo Sur* lo había aceptado por los requerimientos de su amigo de muchos años; con lágrimas en los ojos, el jefe científico sólo atinó a salir al exterior de la *estación* y colocar a media asta el pabellón americano, que lo volvió a izar personalmente a tope otra vez con la puesta de sol del 22 de marzo, reinando en ese momento una temperatura de -63°C y un viento helado de 18 nudos, en una silenciosa ceremonia que seguramente ninguno de los miembros de la *estación* jamás olvidará.

Los hombres debieron aprender que durante la noche polar o en un *emblanquecimiento* o una *niebla de hielo*, no debían alejarse de la *estación*, pues podrían

perder la orientación y nunca más serían encontrados. El aliento podría congelarle las pestañas y hacerles creer que se habían quedado ciegos. El respirar agitadamente en superficie podría significar toser sangre, como ya recordáramos, y podrían experimentar intensos dolores en las articulaciones y en los dedos que hasta les significaría hacerles perder su capacidad de razonamiento. Muy pronto comenzaría la batalla contra el invierno *antártico*, y como ya hemos recordado en el Capítulo II, desde la época heroica de las exploraciones polares el hombre ha vivido en lucha constante contra un ambiente hostil que no le da sino esporádicas treguas, y aunque hoy día tiene a su alcance una vestimenta muy superior y alimentos que cubren todas las situaciones, y habitabilidad confortable que lo pone a salvo de cualquier temperatura extrema, el hombre debe rendir homenaje a los exploradores de ayer sin olvidar que su lucha seguirá siendo cruenta y permanente.

Otro problema serio que debieron afrontar fue el de conseguir nieve y/o hielo para obtener agua en la *estación*. Calcularon que cada uno consumía 45 litros de agua por día, y para obtener esa cantidad debían trabajar todos los tripulantes. Se formaron las guardias en los túneles de extracción, y pronto aprendieron a regular sus fuerzas y resolver el tema.

Abril ya había pasado y aparecieron las estrellas. Primeramente admiraron a *Sirio*, luego a *Canopus*, *Achernar*, *Fomalhaut* y *α Cruz*, y el Dr. Siple comenzó su plan de tomar alturas para calcular con un excelente teodolito la real posición de la *estación*. A mediados de mayo la temperatura descendió a  $-73^{\circ}\text{C}$ , mientras en el interior de la *Base* trataban que no bajase de los  $16^{\circ}\text{C}$ .

Con las bajas temperaturas el desayuno se volvió lo más norteamericano posible, excepto los huevos frescos, fruta y leche, mientras algunos exquisitos solicitaban platos extraños que el excelente cocinero Segers trataba de cumplir siempre. Sin embargo, todos los hombres rebajaban de peso, un promedio de 9 kilos en los 3 primeros meses. Este es un fenómeno muy común en todas las *bases* y *expediciones polares*, de la que no fue excepción la nuestra, pues todos regresamos a fines de enero a *Buenos Aires* con una afinada silueta.

En la *estación* se alimentaban bien, pues como ya hemos recordado el cocinero tenía una buena voluntad enorme y hacía maravillas con una cocina construida en el año 1890 y reconvertida de carbón a gasoil antes de ser enviada al *Polo*. Seguramente algún viejo lector de Amundsen, Scott o Shackleton habría sido el encargado de adquirirla, ¿no?

Durante el mes de julio Siple y Tuck se dedicaron casi tiempo completo a la tarea de tomar alturas de estrellas para situar correctamente la *estación*, pues sabían que el punto obtenido por Bowers era solamente aproximado. Siple se dedicó a *Canopus* ( $\delta = 52^{\circ}40'5\text{ S}$ ) y Tuck por su parte adoptó a *Al Na'ir* ( $\delta = 47^{\circ}10'0\text{ S}$ ). A pesar del excelente teodolito de precisión que tenían, las tem-

peraturas eran tan bajas que a veces el aceite se congelaba y dificultaba sus movimientos, a lo que debía sumarse anormales problemas desconocidos de refracción en una atmósfera que variaba de acuerdo con el viento reinante y los cambios de temperatura, que trataban de mantener cerca de los  $-32^{\circ}\text{C}$  dentro del observatorio, que forzosamente debía estar abierto a las estrellas para evitar nuevas refracciones. Además, el teodolito no fue construido para funcionar en esa latitud, y el nivelar la burbuja era a veces una tarea interminable, pues se expandía al bajar imprevistamente la temperatura. Pero aún con todos esos inconvenientes lograron con un ingenioso dibujo de dos círculos concéntricos que la casi totalidad de las posiciones quedaran dentro de esa corona, y de esa forma determinaron que el *Polo Sur Geográfico* estaba situado 2.400 pies (731,52m) alejado del punto de observación sobre el meridiano  $156^{\circ}\text{E}$  (hacia el SSE Grilla del observatorio); y como el *Polo* no está quieto, como veremos más adelante, y la exactitud de las observaciones no era todo lo satisfactoria que un científico exige, asumieron honestamente un posible error de más o menos 100 pies (30,48m) y el *Polo Geográfico Sur* fue marcado por un círculo de 157 barriles de combustible colocados en un círculo de 200 pies (60,96m) de diámetro alrededor del mástil. Cuando nosotros llegamos el 6 de enero de 1962, los barriles habían desaparecido por completo y el mástil inicial había sido substituido por otro bien pintado y colocado en el mismo lugar.

La vida en la *Base* continuaba normalmente, y una conversación fortuita mantenida por el Dr. Siple con otra *estación*, les hizo comprender que todos los desvelos de su jefe militar por revisar con cuidado los envíos y confeccionar interminables listas de items faltantes tuvieron su razón de ser: en esa "otra" *estación* americana recibieron solamente carne de vaca y nada de cerdo, y las pocas latas de comidas preparadas vinieron sin sus correspondientes botellas de aderezos; y lo que fue realmente terrible, tampoco recibieron sabanas, frazadas ni papel higiénico, que tuvieron que ser substituidos durante todo el año exclusivamente por ¡bolsas de dormir y paracaídas! Sin comentarios otra vez.

La *Estación Polo Sur* era un lugar feliz donde todo caminaba bien: los instrumentos trabajaban correctamente, todos cumplían sus tareas, y se pudieron dar el lujo de finalmente poder declarar los domingos días festivos, sin actividad alguna fuera de las observaciones, y hasta el buen cocinero descansaba sirviendo solamente una cena bien consistente. Los servicios religiosos también tenían lugar ese día, y consistían en lecturas de la Biblia y canto de himnos. Los hombres tomaban una ducha y lavaban su ropa una vez por semana, y hasta llegaron a celebrar también los domingos una "happy-hour" sin que se presentasen inconvenientes. ¡Y hasta el WC, que inicialmente tenía una temperatura normal de cerca de los  $-40^{\circ}\text{C}$ , pudo ser calefaccionado! Y su biblioteca entró entonces en uso, con toda seguridad.

La mascota de la *estación*, el husky "Bravo", se había transformado en un perrazo de 50 kilos que seguía adorando a su dueño, el teniente Tuck, pero se había adaptado tanto a la vida de la *Base* y a todos sus miembros, que uno de ellos lo describió risueñamente diciendo que "era ya tan parecido a todos nosotros, que ni siquiera sabía que era un perro". Una perfecta simbiosis antártica, realmente. El 22 de junio celebraron la "medianoche" desde muy temprano, cuando el médico pronunció la Acción de Gracias. La cena fue espléndida y los brindis, como siempre, interminables, pues después de agotar a todas las novias, esposas y familiares y ciudades y equipos deportivos, la cantidad de líquido para celebrar -que siempre aparece misteriosamente de lugares y personas que nunca terminan de identificarse-, alcanzó para hasta que los últimos brindis fueron para Amundsen y Scott.

Las conferencias también se realizaban periódicamente sobre temas diversos y de interés para todos. Una de las pronunciadas por el Dr. Siple les enseñó a los demás integrantes que: "En realidad había debajo de ellos tres *polos*: un *polo de equilibrio*, una línea fija a través de la tierra alrededor de la cual está en perfecto balance y gira una vez en aproximadamente 14 meses, un *polo de giro*, sobre el cual la tierra rota cada 24 horas, pero que no está fijo en nuestro planeta; y un *polo geográfico* (o de los mapas), un punto arbitrario en la superficie donde convergen todos los meridianos. Todo lo que sucede sobre o alrededor de la superficie de la tierra afecta el equilibrio de nuestro planeta danzarin, y por lo tanto al *polo de equilibrio*. Una gran nevada en Alaska, o presiones atmosféricas anormales sobre una región, mareas crecientes o bajantes, los millones de toneladas de sedimentos arrastrados por los grandes ríos, como también los movimientos internos del planeta, el enorme tránsito de autos saliendo de New York un fin de semana de verano, los tsunamis o los terremotos, todos alteran el delicado equilibrio de nuestro planeta. La rotación es el continuo giro de la tierra alrededor de su eje, y mientras gira, trata desesperadamente de hacerlo sobre su *eje de equilibrio y de giro*, pero no puede compensarlo lo suficientemente rápido a causa de todos los cambios que hemos comentado. La tierra trata de girar en ambos ejes a la vez, pero nunca lo logra.

La deriva real del *polo de giro* entre 1900 y 1950 ha sido de 25 pies sobre una línea aproximada del W al E; y el movimiento real de este *polo de giro* de la tierra entre 1955 y 1958 fue de aproximadamente 3 giros dextrógiros de unos 60 pies de diámetro alrededor del *polo geográfico*. En realidad, con el *polo de equilibrio* normalmente no más de 10 a 40 pies del *polo de giro*, este *polo de giro* meramente traza un pequeño círculo alrededor del *polo de equilibrio* cada 14 meses.

El *Polo Sur* parece ir moviéndose imperceptiblemente en dirección de la costa W de Australia, y si continúa así por un millón de años, resultará que el *Polo* cambiará su posición en 2° sobre la superficie de la tierra".

Esto nos enseña el Dr. Siple en su libro citado.

Las instalaciones de la *Base* han sufrido grandes transformaciones desde el verano de 1956-1957, y ya nada queda en la actualidad de ellas. Los *EE.UU.* no se irán más de este lugar, donde se prueban las más modernas técnicas de construcción de edificios e instrumental para zonas de frío extremo. Llevarán también allí telescopios de gran tamaño (en el 2007 instalaron uno de 10m de longitud), u otros sofisticados instrumentos de precisión para no atenerse ya a los valores medidos en *Italia*, desde donde se provee al mundo el *Sistema Internacional de Latitud*, donde reciben observaciones de estrellas de 5 grupos de astrónomos situados cerca del paralelo 40°N: uno en *Japón*, uno en *Rusia*, uno en *Cerdeña*, y dos en los *EE.UU.* Ya encontrarán solución a las refracciones anormales, los fríos de -75°C y los *blizzards*. Pero una realidad que no podrán evitar es que el hielo sobre el cual se levanta esté en continuo movimiento y se dirija lentamente hacia el NW, entre los meridianos 037°W y 040°W, aproximadamente unos 10m por año, medidos ahora por equipos GPS de alta confiabilidad. Por esa razón los edificios construidos en el año 2000 fueron levantados en una posición tal que en el año 2020 lleguen a estar exactamente en latitud 90°S con la mayor exactitud posible, calculando también la vida útil que puedan tener. No olvidemos que la segunda *estación* fue construida en el verano 1975-1976, la tercera en 2000-2001, cuando instalaron el inmenso domo de 50m de diámetro y 16m de altura, conteniendo las principales construcciones, y la cuarta en 2006-2007; y no faltará algún amable lector que con una calculadora trate de averiguar la fecha en que estas instalaciones lleguen navegando a nuestra *entrada Bahía Aguirre*, entre la *meseta Ejército Argentino* y la *cordillera Diamante*, y terminen después en el *mar de Weddell*, al igual que las *bases* que fueron construidas sobre la *barrera de Filchner*.

El **Año Geofísico Internacional** comenzó oficialmente en el mes de julio con una severa tormenta magnética acompañada de enormes manchas solares, coincidentes con una espectacular aurora roja. Más de 11 países estaban invernando en 40 estaciones situadas en el *continente blanco*, cooperando todas entre sí en un formidable entendimiento y compromiso científico: un meteorólogo americano vivía con los rusos en *Mirny*, un científico argentino y otro ruso estaban en *Pequeña América*, mientras *neocelandeses* y *americanos* compartían la *Estación Hallet*. Los vecinos más cercanos al *Polo* eran los británicos de la expedición del Dr. Fuchs viviendo en *South Ice*®, a 482 millas de distancia; pero los habitantes de latitud 90°S tenían una ventaja científica enorme con respecto a todas las demás estaciones AGI: meses de absoluta oscuridad que les permitía estudiar la influencia del sol en la ionización de los elementos gaseosos enrarecidos de la atmósfera superior, y comprobar *in situ* el posible deterioro de la ionización hasta el extremo de impedir las comunicaciones. ¿Que iría a pasar? Para averiguarlo estaban Siple y sus jóvenes compañeros, a fin de develar muchas incógnitas,

estudiarlas, y recoger información valiosa que a lo mejor les llevaría años compatibilizar con las de otras *estaciones* y elaborar nuevas teorías o desechar otras antiguas. Conjuntamente con *Illsworth* estudiarían los "silbidos", para determinar cómo eran generados y transmitidos. Los silbidos eran los "llamados de lobo", fuertes ruidos de radio escuchados al azar en el extremo de audiofrecuencia del espectro de ondas.

¡Qué gran cantidad de estudios tenían por delante! Realmente el AGI era una enorme apertura de las ciencias a toda la Humanidad, sin banderas ni fronteras, y el *continente antártico* el campo principal de estudios a realizar. ¿Sería realmente así? ¿Compartirían los países sus estudios en bien de la raza humana? ¿Era todo en nombre de la ciencia? Honestamente, tenemos serias dudas.

Recordar ahora todos los trabajos y resultados iniciales de la *Estación Polo Sur Amundsen-Scott del Año Geofísico Internacional* queda totalmente fuera del alcance de esta obra. La admiración especial del autor por el "explorador águila" Dr. Paul A. Siple, prematuramente desaparecido a sus jóvenes 59 años de edad, nos llevaría a extender este capítulo por muchas hojas, pero solo deseamos que el amable lector comparta también con nosotros lo que significó la construcción de esta *estación* en el real extremo de la Tierra, lugar donde llegó nuestra Unidad de Tareas 7.8.

La vida de esa pequeña comunidad no se reducía a leer instrumentos, solamente. Los sismólogos detectaron temblores ocurridos en la *península de Kamchatka*, en la *Siberia oriental*, y en diciembre de 1957 comprobaron que la *estación* estaba construida sobre 8.300 pies de hielo apoyados sobre rocas a 900 pies sobre el nivel del mar, valores casi idénticos a los obtenidos por el Dr. Fuchs, como recordáramos en el Capítulo II. Y también hubo tiempo para estudios un poco en broma, como el llevado a cabo por el mismo sismólogo Bob Benson, que con gran paciencia realizó serias medidas de temperaturas en el WC de la *estación* (a comienzos de 1957) que fueron la base del estudio presentado en su Universidad de Minnesota, que sucintamente expresaba que "La temperatura promedio del asiento fue de  $-30^{\circ}\text{C}$ , la máxima de  $-21^{\circ}\text{C}$  y la mínima de  $-39^{\circ}\text{C}$ , razones que explican por sí mismas la fría recepción inicial que tuvo la biblioteca allí establecida". Este "estudio" fue la razón por la cual más adelante fue calefaccionado a  $20^{\circ}\text{C}$ . Cuando nuestro vuelo, la biblioteca y un surtido completo de revistas de todo tipo, además de la temperatura, eran las causas por las cuales al lugar se lo ponderase grandemente al visitarlo.

En el mes de septiembre tuvieron una nueva marca de frío,  $-74^{\circ}\text{C}$ , mientras el sol seguía acercándose al horizonte otra vez y varias salidas al exterior de las instalaciones les permitieron obtener extraordinarias fotos en colores y embelezarse una y otra vez con las bellezas que les prodigaba una naturaleza que nunca habían imaginado. El Sol cruzó puntualmente el ecuador celeste el 23 de sep-



tiembre y celebraron la fecha con otro banquete de primera línea. Comenzaron a salir más de las barracas y algunos días observaban que los cristales de hielo brillaban en la superficie como diamantes que cambiaban constantemente de colores. Los espíritus mejoraban día a día y las añoranzas del hogar comenzaron a sentirse con mayor intensidad, después de dormir un poco durante el largo invierno. Todos comenzaron a ordenar el material obtenido. Tenían muy claro que en ese continente desolado y terrible existía también carbono; oxígeno, hidrógeno y nitrógeno, cuatro elementos básicos para la vida, y también cantidades inconmensurables de agua dulce, y pleno sol en los veranos, y que en los océanos pululaban alimentos, y que una fuente de energía atómica en ese lugar sería también una realidad ineludible, como comprobaron luego en *McMurdo*.

Los despachos oficiales también recomenzaron y supieron que su retirada de la *estación* se efectuaría con la mayor premura posible, dependiendo como siempre de la disponibilidad de aviones. Siple tenía la esperanza de que el gobierno crease una especie de Instituto Byrd de Investigaciones Polares, y que los estudios por ellos iniciados continuasen, y la noticia de los relevos le hizo comprender que el AGI americano se prolongaría sin duda alguna. El 9 de octubre volvieron a izar el pabellón en su mástil rodeado de barriles, con una ligera brisa que lo hacía ondear con una temperatura de  $-65^{\circ}\text{C}$ .

Recién el día 17 recibieron la visita del primer *C-124*, que les lanzó tambores de combustible, cerdo, pollos, repuestos para el *weasel*, cosas menores para la cocina y la esperada saca de correspondencia. Una de las cartas fue un rollo de papel de 0,30m de ancho y 11,00m de largo, una carta que sólo una novia muy joven puede escribir, nunca una esposa de muchos años, y también llegó una de las infaltables antárticas "Querido Juan", de sólo 10 líneas, anunciando que no pudo soportar tan larga espera y se casó con uno de sus mejores amigos. Es también parte de la vida del antártico, estimado lector. Pero a pesar de todo, el correo es siempre bienvenido y llega como un bálsamo necesario que produce lágrimas en los rostros más curtidos y menos sociables, que como niños muestran una y otra vez la foto de un nuevo hijo o cuentan hasta el hastío las hazañas deportivas o escolares de sus púrvulos mayores. Las risas y sonrisas volvieron a aflorar en todos los miembros, cuyos temas de conversación casi siempre comenzaban con el viejo "cuando llegue a casa" o "cuando esté con mi mujer". La vida afectiva de los hombres es inextinguible, en las selvas o en los *Polos*.

El 26/X anevizó el primer *Neptune*, más tarde de lo previsto, porque su piloto francamente contó que se habían perdido y que "finalmente lo avistamos con el radar, y con la ayuda recibida de la *estación* describiendo el sistema nuboso de la zona en ese momento". La navegación de esos días no era fácil, y las nubes seguían siendo también balizas móviles, pero balizas al fin.

Debía comenzar el relevo de los tripulantes, pero el *P21* tuvo problemas meca-

nicos con un motor y el otro debía ser cambiado totalmente, de modo que los habitantes de la *estación* ascendieron de golpe a 34, la mitad de ellos sin aclimatación a la altura y a los -52°C reinantes. Los C-124 comenzaron también a efectuar sus lanzamientos con la misma puntería de la temporada anterior, el *weasel* volvió a descomponerse y la situación era seria, y se volvió realmente desastrosa cuando el día 31 otro C-124 lanzó sus paracaídas separados entre sí por 15 (quince) millas de distancia. ¿Qué pasaba con los camaradas de la USAF? En la estación los comentarios por supuesto no eran en absoluto siquiera medianamente favorables: "¿Cómo se notaba que no eran pilotos navales...!"

Por suerte llegaron repuestos del pequeño jeep de los hielos y el *weasel* estuvo otra vez en marcha, pero eran los 18 viejos miembros de la *estación* los que debían realizar de nuevo todos los trabajos extenuantes de la temporada anterior. Además, los recién llegados trajeron consigo enfermedades que pronto se propagaron a los viejos, sobre todo la persistente "tos coreana". El teniente Tuck, por ejemplo, estuvo toda una noche tosiendo sin parar, aunque ello no fue óbice para seguir entregando el cargo de la *estación* a su relevo y participar en la búsqueda y extracción de los palletes sumergidos en el hielo. Pero los males no terminaban con las nuevas enfermedades: el *Neptune* seguía varado con su tripulación desde el 26, y el 7/XI un R4D que traía 3 nuevos reemplazantes y material para el P21 tuvo que lanzar todo ese material para poder regresar a la *Base Auxiliar* del *glaciar Liv* con serios problemas. Al día siguiente, a otro *Neptune* en vuelo al *Polo* se le incendió un motor y apenas pudo regresar a *McMurdo* y salvar su tripulación y el material a bordo. Y como si fuese poca la suma de desastres, dos días después llegaron juntos dos *Globemaster* y lanzaron por separado las partes de un nuevo tractor D-2, lo que resultó en un desastre peor todavía, pues quedó totalmente destrozado en un cráter de 6m de diámetro por 3m de profundidad.

No seguiré cansando al amable lector con más datos difundidos en libros, diarios y revistas acerca del problema relevo y abastecimiento de la *Estación Polo Sur*. Sólo los hemos mencionado para recordar el significado de planificar y llevar a cabo vuelos a esa zona tan inhóspita donde los mejores pilotos y los aviones más modernos fallan de continuo y tienen que enfrentar diariamente situaciones serias que no pueden evitar. En el Capítulo XV comentamos además otros vuelos argentinos, de la Armada y de la Fuerza Aérea, y el lector podrá sacar sus propias conclusiones y tener más claro lo que significa operar sobre ese continente. La Guerra de las Malvinas es un recuerdo que también tiene mucho que ver con este libro, pues sirvió para demostrar las capacidades de nuestras viejas máquinas mantenidas con un enorme celo y tripuladas por hombres aguerridos y capaces al extremo del sacrificio personal.

Pero regresemos a la *Estación Polo Sur* y a los miembros de la primera invernada, a quienes sus compatriotas y la ciencia tampoco los ha olvidado.

Finalmente los 18 hombres comenzaron a partir en pequeños grupos. Cuando le

tocó el turno al Dr. Siple de entregar la jefatura científica, como casi siempre y en las *estaciones* de todas las naciones, los "nuevos" sabían todo y sólo sonreían políticamente a los consejos de un hombre de gran experiencia antártica de toda una vida, que además dio nacimiento a esa *estación*. El husky "Bravo" debió también abandonar la *estación* por órdenes superiores. Fue un error tremendo: ese animal casi humano, al decir de los que lo criaron, no conocía otro lugar de existencia y el sacarlo de su ambiente natural fue un pecado sin perdón.

La *Estación Polo Sur* quedó en manos de sus nuevos ocupantes. Paul cuenta que al abandonarla con lágrimas en sus ojos rezó por un largo rato dando gracias a Dios por todo lo bueno que había regalado a los miembros que la tripularon por primera vez. Y quien escribe este libro vuelve a repetir de nuevo: ¡Qué cerca de Dios se siente el hombre en la Antártida! Y hay mucha gente que piensa lo mismo en el gran grupo de verdaderos antárticos.

Nuestro compatriota el teniente coronel del Ejército Argentino D. Víctor Hugo Figueroa, que como recordaremos en el Capítulo XV fue el jefe de la 4ta. Expedición Argentina a este lugar en enero del año 2000, me mostró varias fotografías allí tomadas y me relató asombrado las modernas instalaciones que se estaban levantando; y no pasará mucho tiempo para que los continuos adelantos en compactación de hielo y nieve lleguen a encontrar algún nuevo material aglomerante que permita construir en el *Polo Sur* pistas para aviones con ruedas u otros dispositivos que le permitan volar con seguridad aún en medio del invierno o en fechas cercanas. La fotografías aéreas del verano 2007-2008 de la *Base* son sencillamente colosales, pues ahora los edificios están construidas sobre pilotes que se pueden ir levantando a medida que la poca precipitación nivea eleve la superficie, y los planes para ir agregando nuevos edificios y mejores comodidades hacen que la primitiva *estación* de nuestro amigo Paul A. Siple parezca una simple choza. Por cuestiones más bien sentimentales sigue todavía colocada la caña de bambú instalada por él, aunque ahora un poco más corta y ostentando en su tope una esfera metálica, irrompible, ya que la puesta inicialmente y llevada por su primer Jefe a los *EE.UU.*, fue donado por su esposa Ruth al *Centro Antártico del Museo Canterbury de Christchurch, Nueva Zelanda*.

Quien escribe este libro no cree estar en medio de un sueño de ficción científica, sino simplemente atenerse a la velocidad con que se progresa en la ingeniería moderna. Sus años de *Antártida* en pleno verano con un *teodolito Wilt T2* cuidado celosamente y llevado de mochila, y de esperar varias horas para que la veleidosa burbuja se dignara quedarse quieta para empezar a tomar alturas de sol y acimutes para trazar futuras cartas de navegación, ya han quedado totalmente atrás y pertenecen a los relatos que aún nuestros nietos escuchan hoy con cierta incredulidad; y por igual razón la actual pista de la *Estación Amundsen-Scott* tiene ahora 250m de ancho y 3.500m de longitud, y algunas fotos en revistas especializadas nos muestran una zona de maniobra junta a los edificios principales

donde están juntos 3 enormes C-130 con esquís realizando los relevos y haciéndonos olvidar antiguos C-124 con sus lanzamientos desastrosos, que también han pasado a la historia.

Como nostálgico recuerdo, la posición del *Polo Sur* se muestra ahora con un mástil que enrosca una tira blanca y otra roja, ostentando la bandera de las barras y las estrellas, y enfrente 10 mástiles con los pabellones de las primeras naciones signatarias del Tratado Antártico. -

A esa *estación* enclavada en el mismo *Polo Geográfico Sur* volamos con dos viejos aviones C-47. Llegar a latitud 90 no fue fácil, pero dos viejas máquinas bien mantenidas por un excelente núcleo humano y comandadas por oficiales de alta capacidad, demostraron el real nivel de la Armada Argentina. -

## Capítulo XI

### De regreso sobre la meseta polar

Lentamente nos dirigíamos en fila hacia la cabecera de la pista. Despegaríamos con proa al  $010^{\circ}$  Grilla, con  $-27^{\circ}\text{C}$  y un ligero viento del E Grilla. Nuestro Jefe dejó que el *C7A-12* se alejara una cierta distancia. Yo me dedicaba a controlar otra vez la tabla calculada con el Almanaque Náutico un rato antes y comprobaba que el compás magnético oscilaba unos  $15^{\circ}$  a cada banda, y que era imposible contar tampoco con el giro de tablero, mientras nos deslizábamos muy despacio a pesar de la posición de los aceleradores en  $28^{\circ}$ , si mal no recuerdo. Todos estábamos tensos, callados, repasando mentalmente lo que debíamos hacer ante cualquier eventualidad. Mi tabla de acimutes en función de la Hora Media del Primer Meridiano, tres horas delante de la nuestra de bitácora, indicaba el Acimut Verdadero del Sol, cuyo complemento a  $360^{\circ}$  sumado a la longitud de  $041^{\circ}$  sobre la cual deberíamos navegar, me señalaba con total exactitud la demora a la que debíamos tener el Sol por nuestro estribor durante los primeros 90 minutos de vuelo. El sextante periscopico fue controlado por enésima vez y colocado al  $077^{\circ}5$  (por estribor), que era la demora exacta a las 0640 bitácora. Los relojes también habían sido controlados y colocados en Hora Media de Primer Meridiano. Sabía también que cada 2 minutos la demora del Sol por estribor disminuiría  $\frac{1}{2}^{\circ}$ . Ahora todo dependía que los jatos funcionasen a pleno y que fuesen iniciados en el momento debido.

La tabla de demoras del sol calculada fue la siguiente:

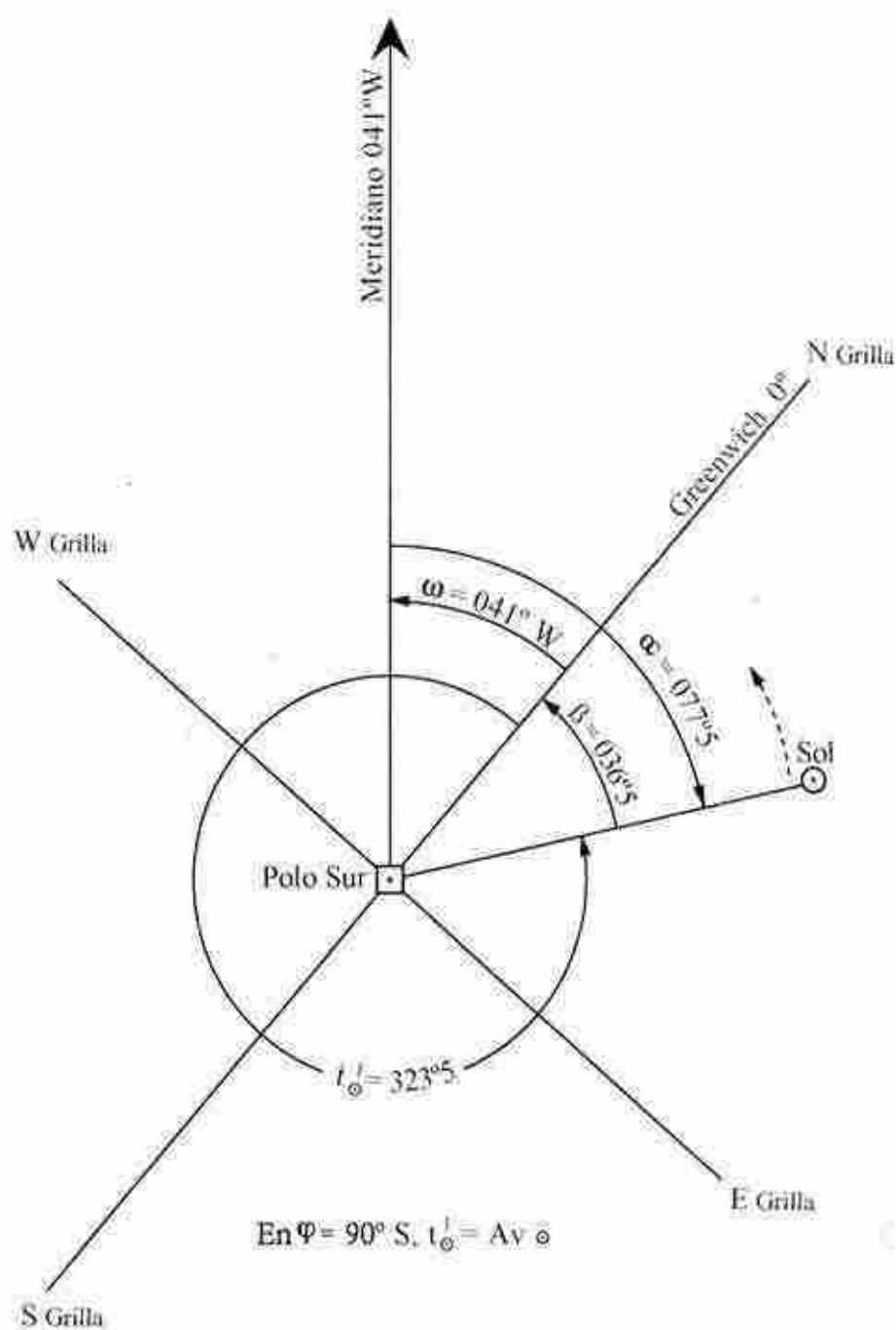
Hora Media 1 <sup>o</sup> M	H.Bit (-3)	Av sol - 1 <sup>o</sup> M	$\beta = 360^{\circ} - 1^{\circ}$ M	es $041^{\circ}$ W	$\alpha - \beta$ es
0934	0634	322'0	038'0	041'	079'0
0936	0636	322'5	037'5	041'	078'5
0938	0638	323'0	037'0	041'	078'0
0940	<b>0640</b>	323'5	036'5	041'	<b>077'5</b>
0942	0642	324'0	036'0	041'	077'0
0944	0644	324'5	035'5	041'	076'5
0946	0646	325'0	035'0	041'	076'0
0948	0648	325'5	034'5	041'	075'5
0950	0650	326'0	034'0	041'	075'0
0952	0652	326'5	033'5	041'	074'5
0954	0654	327'0	033'0	041'	074'0
0956	0656	327'5	032'5	041'	073'5
0958	0658	328'0	032'0	041'	073'0
1000	0700	328'5	031'5	041'	072'5
1010	0710	331'0	029'0	041'	070'0
1020	0720	333'5	026'5	041'	067'5
1030	0730	336'0	024'0	041'	065'0
1040	0740	338'5	021'5	041'	062'5
1050	0750	341'0	019'0	041'	060'0
1100	0800	343'5	016'5	041'	057'5
1110	0810	346'0	014'0	041'	055'0

El deslizamiento sobre la nieve siguiendo al *CTA-12* era muy lento. Íbamos muy cargados, prácticamente arriba de 33.500 libras. Llevábamos 1450 galones de combustible entre los tanques y los pillows auxiliares, pues no sabíamos si el *rompehielos* podría llegar al fondo del *Weddell*, y teníamos órdenes de evacuar a *Campbell* a 9 hombres de *Ellsworth* y a 9 de *Belgrano*. Nuestro *weasel* nos fue guiando a la cabecera y se apartó saludándonos muy afectuosamente cuando el teniente Pittaluga llegó al extremo de la pista sin desaprovechar un solo metro de ella y puso sus aceleradores a fondo y muy poco a poco se empezó a mover y acelerar mientras nosotros nos íbamos acercando también sin quedarnos quietos en ningún momento para no quedar pegados con los esquís.

Observando mi reloj fui viendo paso a paso el despegue de nuestro numeral. Largó los dos primeros jatos, siguió tomando velocidad, largó los dos últimos y un instante después con gran alivio y alegría de todos comenzó a tomar altura muy despacio quedando por la cola una tremenda masa de nieve y humo, dejó luego caer los jatos y empezó a meter tren adentro mientras seguía ganando altura y comenzaba a virar a estribor. Todos sentimos una euforia enorme, aunque sólo se sintió mi voz cuando le informé al capitán Quijada que el *CTA-12* había necesitado 1 minuto y 38 segundos para despegar.

Seguíamos acercándonos también al borde de la cabecera. Los pilotos sabían de memoria las indicaciones del capitán Checchi respecto a la secuencia de despegue, casi idéntica a la de los americanos, pero ellos con 8 jatos de 35kg de combustible que daban cada uno 1.000 libras de empuje. Nosotros sólo teníamos la mitad. El cabo Elías bajó a cero el volumen de la radio que nos comunicaba con el *Polo* y con *Ellsworth*, y a las 0638 del 7/1/1962, hora argentina Huso - 3, el *CTA-15* metió a fondo sus aceleradores a 36" en los casi 3.000m de altura, miré mi reloj, el *C-47* empezó a cobrar vida y a moverse en medio del ensordecedor rugido de los motores y comenzamos también a correr mientras mil y un pensamientos sin duda alguna pasaban por las mentes de los 6 tripulantes.

Quijada y Grondona tenían la vista fija en la proa mientras Franzoni estaba parado listo para encender los dos jatos de proa en cuanto recibiese la orden de hacerlo. El peso del avión se hacía sentir, pues acelerábamos muy despacio. A los 40 nudos Grondona ordenó disparar el primer par, el avión sintió el impulso y tomó mayor velocidad. El ruido que hacía la nieve granizada contra el vientre del avión era también ensordecedor. Al apagarse los dos primeros jatos el capitán Quijada ordenó  $\frac{1}{4}$  de flaps y al acercarnos a los 65 nudos se disparó el otro par y volvimos a dar otro pequeño salto. Hacía ya cerca de dos minutos que estábamos corriendo y los pilotos comenzaron a elevar la nariz en pérdida, pero volvimos a tocar y luego de dos toques más empezamos a trepar con una lentitud exasperante luego de haber corrido los 2 minutos 11 segundos más largos de nuestra existencia. Seguíamos en línea recta, se metió tren adentro mientras se soltaban los 4 jatos vacíos, dos con el sistema eléctrico inicial y los 2 adiciona-



dos en *Ellsworth* con el criollo sistema de alambres que corrían por el piso del avión ideado por "Rafa" Checchi. La diferencia de velocidad fue notable, pues en pocos segundos estábamos en 80 nudos y seguíamos trepando con mayor normalidad. Honestamente, creo que esos minutos fueron los más peligrosos de toda la Expedición, pues despegar sobrecargados mucho más allá del límite con sólo 4 jatos, pienso que estuvo al borde de una maniobra algo muy próxima a una ruleta rusa, pese a los cálculos de la Dirección del Material Aeronaval y nuestro eficientísimo Jefe de Ingeniería Rafael Checchi. Nuestros aviones eran lo más parecido a una bomba napalm, y el mínimo accidente nos hubiese transformado en una antorcha inextinguible; pero el Buen Dios volvió a darnos otra mano.

El teniente Pittaluga se acercó por nuestra aleta de babor, se empezaron a escuchar de nuevos las voces de los VHF y los rostros empezaron a sonreír otra vez. Dimos una vuelta sobre la *estación*, con todos sus integrantes en la superficie que nos saludaban de mil maneras, sobre todo los mecánicos de los C-47, que se habían transformado en nuestros mejores amigos y que seguramente estaban ya empezando a cobrar sus apuestas. La voz emocionada de Luis Aldaz no dejaba de sonar ni por un instante, tapando todas las otras que indudablemente estaban también en la frecuencia. A las 0641 vertical sobre la *estación*, me fui al domo del sextante y con la demora inicial tomada a un Sol que brillaba esplendorosamente más que nunca fui guiando al piloto hasta tenerlo exactamente a 77°5' por el través de estribor, mientras le alcanzaba al radio-operador Elias el mensaje de despegue y otro con nuestro enorme y sincero agradecimiento al Grupo de Tareas 43 de la U.S. Navy y a la *Estación Polo Sur* en particular, que por poco más de 9 horas nos hospedó como a viejos amigos.

Nos resultó muy agradable escuchar también en la radio las voces gringas en español de nuestros 4 ex pasajeros, que nos felicitaron por el despegue y volvieron a dar las gracias por "el paseo" y enviaban también sus saludos y afectos a la dotación de *Ellsworth*, con quienes habían convivido un año.

Durante casi una hora y media seguí con el sextante llevando el rumbo con el Sol, tratando de buscar algo en el horizonte para que los pilotos pudiesen hacer proa, pero en la inmensa soledad polar no se veía ni una sola nube. Si nos llamó la atención volver a ver sobre la superficie algunas manchas oscuras que también nos sorprendieran durante el vuelo de ida, pero las charlas con el Dr. Aldaz sobre el particular nos había sacado de dudas: eran la foto-imagen de nubes que muy poco tiempo atrás habían estado en esa zona a poca altura sobre la *meseta polar*, y como decíamos en nuestro folleto escrito en 1962 sobre este vuelo, "ya nada nos sorprendía, pues el estudio y la experiencia nos habían demostrado que toda paradoja, que toda ilusión de los sentidos, era posible en ese continente que hoy perdura gélido y muerto aunque hace 250.000.000 de años fuera vivo y templado".



Desde el domo saludé con la mano a los pilotos del *I2*, que con una suave ondulación de las puntas del ala me devolvían el saludo y nos aseguraban que todo marchaba bien. El Sol seguía brillando y los filtros del noble Kollsman me permitían salvar mi ojo derecho y seguir pacientemente disminuyendo en medio grado la demora al Sol cada dos minutos. Estábamos volando a 12.500 pies de altura y creo que la euforia era tan grande que nadie se acordó de necesitar oxígeno. Yo también me había olvidado durante todo el vuelo de mis problemas con el cóctel de ácido sulfúrico, pues honestamente no sentí ninguna molestia desde nuestro despegue de *Ellsworth* casi un día atrás. Tampoco nadie tenía en cuenta el tiempo que llevábamos sin dormir. Ya habría ocasión más adelante para pensar en esos temas que ahora no nos preocupaban en absoluto. El astro rey seguía imperturbable, los pilotos del *CTA-15* mantenían el rumbo ordenado al pie de la letra, el giro de tablero se colocó en  $000^{\circ}$  y el pequeño compás magnético indicaba  $354^{\circ}$ , y de a poco parecía que ya se estaban acostumbrando a esos números que nos acercaban de nuevo a casa. El *CTA-12* seguía clavado en su puesto de numeral, los motores ronroneaban como gatos caseros, no emitían la mínima protesta consumiendo aeronafta de 100/130 octanos y las rectas de posición cada 40 minutos me indicaban que el ligero viento inicial del E grilla había virado más al SE, porque la velocidad -siempre milagrosa con rumbo al norte- estaba en los 128 nudos por primera vez en toda la Operación.

Los minutos fueron pasando, los "materos" volvieron a sus costumbres mientras yo le hacía honores al termo con caldo tratando de olvidar los pecados cometidos en el comedor del *Polo* junto al madrileño, que ahora había dejado de hablar con nosotros y dio entrada a otras *estaciones*, sobre todo a *Ellsworth*, pues el tiempo estaba comenzando a cambiar y esperábamos arribar antes que se cubriese con un sistema nuboso que les estaba llegando por el SW.

La recta de sol de las 0740 confirmó nuestra velocidad y nos situó algo más al N del paralelo  $88^{\circ}\text{S}$ , y como el giro de tablero comenzaba a estabilizarse y el magnético volvió también a su abanico de 4 a 5 grados a cada banda, decidí dar descanso a mis ojos e inicié de nuevo la navegación astro-giro, pues algunas nubes por la proa permitían a los pilotos tener dónde hacer proa mientras seguían también los valores del direccional del tablero.

Por debajo de nosotros la interminable superficie de la *meseta polar* no mostraba ninguna señal de vida o un accidente geográfico no avistado durante la ida. Disminuímos en 500 pies nuestra altura de vuelo y a las 0830 ya estábamos en el paralelo  $86^{\circ}\text{S}$ , cuando cerca de las 0900 volvimos a avistar a gran distancia por el W el enorme *macizo* que bautizáramos orgullosamente con el nombre de *Armada Argentina*. Como es natural, de inmediato comencé otra vez a tomar marcaciones, con la enorme tranquilidad de comprobar que su situación en nuestra Carta Provisoria tenía una exactitud más que excelente. Lástima que

nuestra cámara F-8 se había trabado en el *Polo* y las de 35mm no tenían una lente suficientemente buena como para tomar fotos de nivel cartográfico, y mis ex ayudantes Holt y Seaquist habían quedado en la *estación Amundsen-Scott* y estarían preparando sus petates para tomar el primer vuelo a *McMurdo*.

A las 0915 volvimos a avistar claramente el grupo de *munataks* al que llamamos *Grupo Naval Antártico*, con los 3 más conspicuos bautizados *Chiriguano*, *Yamana* y *Cinacani*, a los que acribillamos con marcaciones, fotografías y varios metros de cine, amén de otra posterior recta de altura que siguió corroborando nuestra excelente velocidad y situación. ¡Qué placer navegar con una buena carta donde las marcaciones se cortan lógicamente y uno sabe con seguridad el lugar donde se encuentra! A las 0932 cruzamos el paralelo 84°S y por la amura de babor comenzaron a aparecer el lejano *monte Piedra Buena* y los picos más australes de la *cordillera Diamante*, y continuaron las marcaciones y los pedidos de "rumbo" a los pilotos para después poder obtener marcaciones verdaderas lo más exactas posibles para el trazado de la carta. Entre una cosa y otra yo corría del domo a la mesa una y otra vez, cuando el capitán Quijada y el teniente Grondona me avisaron que volvíamos a tener por la proa el *munatak* solitario que descubría su cara N, como corresponde. Le di un vistazo desde la cabina de mando pero no alcancé a sacarle una foto, pero si tomar la hora exacta en que lo sobrevolamos, pues estaba seguro era el que habían observado ayer. Después del vuelo pude calcular su situación en latitud 83°29' S y 41°00' W, muy distante del *pico Buenos Aires* que estaba en nuestra Carta Provisoria. Pero 40 (cuarenta) años después, charlando con el teniente coronel Víctor Hugo Figueroa luego de su expedición al *Polo* en enero de 2002, me mostró una foto de un *munatak* diciéndome que era el famoso *pico Buenos Aires* avistado por el general Pujato, pero en una posición alejada en más de 30 millas de la supuesta. Él había estado en esa supuesta posición al NE de la verdadera y no había avistado nada, de modo que subsanó el error de posición de Pujato y me brindó también una fotografía que gentilmente me permitió colocar en este libro, y como nosotros volábamos con un compás magnético y un giro al que había que corregir cada 20 minutos, y Figueroa navegaba con varios GPSs que funcionaban a la maravilla, también me apoderé de su latitud exacta y por eso el *pico Buenos Aires* está ahora en mi carta en  $\phi = 83^{\circ}26' S$  y  $\omega = 41^{\circ}00' W$ . ¡Muchas gracias de nuevo, amigo Figueroa!

Enseguida tuvimos a la vista las *cordilleras Diamante* y *Santa Teresita* y la *meseta Ejército Argentino*, volando después sobre la *entrada Bahía Aguirre*. La cantidad de marcaciones era tan grande que mis ayudantes no daban prácticamente abasto, sobre todo Franzoni, que controlaba diez cosas a la vez y anotaba once. Toda la zona la habíamos conocido ayer y en nuestras retinas estaban firmemente situados todos los accidentes, de modo que nuestro "Negro" Jefe



*Pico Buenos Aires, XII/2001. Foto (cortesía del autor) tomada por el teniente coronel D. Víctor Hugo Figueroa cuando su expedición al Polo Sur.*

hasta se permitió un gesto de suficiencia y decirme "si no tiene tiempo de tomar acimutes de sol para controlar los desvíos del giro de tablero, no hay ya problema alguno, porque conocemos la zona como la palma de la mano". Y creo que ese era realmente el caso, pues los *munataks* de la *meseta Ejército Argentino* son muy característicos y están situados en una dirección prácticamente Norte-Sur, y como habíamos volado muy cerca de ellos y todos eran muy notables, confundirlos era casi imposible. Personalmente volví a observar a dos muy cercanos entre sí a los que habíamos designado *Iberá* y *Corrientes*, juntos al *Río Grande*, separando el *valle Chico* del *valle Grande*. A lo mejor quedaban con esos nombres y mi patria chica podría en el futuro sentirse orgullosa por ello.

Por nuestra banda de babor ahora, el *pico General San Martín* se distinguía notablemente, aunque algunas nubes andaban por sus cercanías. *Ellsworth* seguía con visibilidad, pero repetía que muchas nubes se estaban acercando a la *estación* por el SW, aunque nosotros esperábamos anevizar con tiempo dado la corta distancia que ya nos separaba.

Realmente el caso fue que al llegar a latitud 81°S entramos de golpe en la zona de nubes que nos venía anticipando *Ellsworth*, y dejamos por un rato de ver el Sol y seguimos navegando por estima hasta llegar a la *Gran Grieta*, excelente punto de situación ya a pocas millas de la *estación*, y el gonio entraba muy bien y los dos pilotos, hablando ahora ya seriamente, me dijeron que no habría pro-

blema alguno. De cualquier modo, nuestro amigo Sol no nos abandonó y se dignó asomar a las 1000, 1100 y 1130, para quedarnos totalmente tranquilos con nuestros compases y giros. Por otra parte, toda la gente de la *estación* estaba en superficie esperándonos y el permanente enlace radio podía sacarnos cualquier tipo de dudas.

Creo que llegamos con el último minuto de buena visibilidad, como lo muestran varias fotos obtenidas tanto desde los aviones como por el personal de la *estación*.

Anevizamos exactamente a las 1231, luego de un placentero vuelo de 5 horas con 50 minutos. Estábamos de nuevo en casa. El 12 anevizó un par de minutos después y de inmediato la densa *niebla* cubrió toda la zona. Dejamos los dos aviones en cabecera, fuertemente amarrados, retiramos el material de vuelo y cartas y apuntes para ordenarlos en tierra, y cuando pusimos los pies en el hielo no dimos cuenta que todos los hombres de *Ellsworth* estaban con los ojos llenos de lágrimas y no dejaban de abrazarnos una y otra vez.

Honestamente -y pienso que estoy en condiciones de hablar por todos los integrantes de la U.T.7.8-, creo que nuestro corazón latino tuvo mucho que ver con ese recibimiento, pues no habíamos efectuado ninguna hazaña ni corrido un peligro extremo en ningún momento. Yo como siempre di gracias a Dios porque todo anduvo bien, y sobre todo porque la *niebla* llegó después del anevizaje.

Los dos radio-operadores de la *estación* se acercaron silenciosamente al *CTA-15* y empezaron a charlar con el cabo Elias, que subió al avión y bajó la famosa caja con pelotitas de ping-pong enviada por los amigos del *Polo Sur*, pero siguieron bajando más cosas y las 4 películas de largo metraje prometidas y de nuestro conocimiento se transformaron en por lo menos 5 veces esa cantidad. ¿Habrá sido ese pequeño sobrepeso el causante de nuestra larga corrida de despegue? Por supuesto que no, en absoluto.

Fue satisfactorio observar la hermandad antártica. El problema que tuvieron después fue que estaban en inglés, lo que en absoluto fue óbice para que toda la *estación* proyectara una y otra vez todas las musicales recién llegadas, sobre todo por las estrellitas que siempre andaban muy ligeras de atuendo.

Subimos a un *sitocot* algunos, otros a un trineo arrastrado por un *weasel*, y nos fuimos hacia la *estación*. Recién entonces me di cuenta que no dormía desde el día sábado a las 0500 horas, y que todo mi cuerpo y mente pedían a los gritos descanso, y como lo difícil ya había quedado atrás, mi estómago me recordó las aventuras pasadas y me di cuenta que durante este vuelo sólo había tomado un trago de caldo y que los sandwiches embarcados seguían como al iniciar el vuelo: ninguno se había acordado de comer. Sólo los "materos" habían despuntado el vicio, para no perder la costumbre.

Checchi, Dionisi y Pérez quedaron en los aviones con Franzoni y Rodríguez,

vaciando todos los pillows, para devolverlos al teniente Areta, jefe militar de la estación. El *CTA-15* quedó con 1 070 galones y el *CTA-12* con 1,030 de aeronafta 100/130 traída especialmente para la UT 7.8 desde los *EE.UU.* hasta la Estación Amundsen-Scott.

Me fui a mi confortable cama en enfermería y me tiré sobre ella cuan largo era, aunque tuve tiempo de mirarme la cara en un espejo y me preocupó ver un hombre flaco y demacrado que necesitaba darse una afeitada y un baño. Me desvestí y me pesé en una balanza: creo que desde mi época de cadete de 5º año de la Escuela Naval Militar no pesaba 69 kilos, siendo 75 mi peso normal; pero cuando observé mejor a los demás camaradas del vuelo me di cuenta que todos estábamos en el mismo estado y desaparecieron las preocupaciones.

El ayuno de tantos días, la falta de sueño, los nervios, todo tiene un precio y hubo que pagarlo. La cordialidad de la gente de la estación era abrumadora. Como en la enfermería había lugares libres de sobra, le invité a Rafael que me viniera a hacer compañía, cosa que lo hizo de inmediato, porque estaba alojado en un camarote muy ruidoso. Conversé luego un largo rato con el doctor Zanini, que me efectuó un examen muy completo y me recomendó que siguiera tomando vitaminas y que tratara de no salir a superficie y tomar frío para no resfriarme; pero gracias a Dios mi estado era satisfactorio y entonces él me dio de alta oficialmente.

La cantidad de despachos de todo tipo era enorme, pero antes que nada nos enteramos que el *rompehielos* zarpó de la Base Esperanza sin novedad y Baeza nos confirmó desde Campbell que habían tenido temperaturas muy altas y la pista seguía deteriorándose a gran velocidad, y estaban buscando otra nueva en las cercanías. Como el *rompehielos* no efectuaría una nueva penetración a esa zona, estaban acondicionando también todo el material que podríamos llevar en los aviones y el que tendría que dejarse posiblemente en custodia de *Mattienzo* hasta el año entrante; y esa tarea y elección no era nada fácil.

Almorzamos a los apurones un poco tarde y con el capitán Quijada y el teniente Pittaluga nos dedicamos a la pila de despachos, llamadas y telegramas. Yo estaba con un sueño tremendo, porque en realidad la última vez que dormí unas pocas horas fue el viernes 5, pues el sábado 6 me levanté a las 0500, unas 33 horas atrás; pero no podía darme el lujo de olvidarme de la realidad.

Durante el vuelo al *Polo* los dos aviones se comportaron en forma excelente: sólo se volvió a quemar un foquito de mi sextante y el CP y el RD del *CTA-15* no funcionaron, como estaba previsto; pero todo el resto anduvo perfectamente en ambas máquinas: sólo habría que efectuarles la reglamentaria inspección de 30 horas y limpiar un poco el interior, como siempre.

La hora de la cena llegó sin que nos diésemos cuenta. Todos estábamos sometidos

dos a un interrogatorio profundo por parte de los buenos amigos de la *estación* y tuvimos además varias charlas por radio con el Dr. Aldaz, que se había transformado en otro miembro honorario de la tripulación, aunque en realidad su ayuda permanente fue real y su voz, apoyo y cordialidad, serán muy difíciles de olvidar para todos los miembros de la U.T.7.8.

El Dr. Cesar Lisignoli nos repetía que no nos dábamos cuenta todavía del significado del vuelo, de la hazaña que acabábamos de realizar, y que recién al regreso a *Buenos Aires*, más tranquilos, veríamos la realidad. Nosotros no considerábamos haber realizado una "hazaña", sino simplemente un vuelo más de la Aviación Naval en el *continente blanco*, aunque la cantidad de telegramas que le llegaban a nuestro "Negro" Jefe era impresionante y los radio-operadores de *Ellsworth* estaban totalmente sobrecargados de trabajo. Por supuesto que los despachos oficiales de nuestros superiores directos los considerábamos lógicos y reglamentarios, aunque las palabras los traicionaban un poco y veíamos detrás de ellas un afecto y orgullo que estaban por arriba del mero protocolo militar. Era cierto también que en la Armada siempre existió una relación estrecha entre superiores y subalternos, y que algunos nos acusaran de "poco militares", pero el "señor" entre dos integrantes de camadas con sólo un año de diferencia era muchas veces más una costumbre que consecuencia de los reglamentos.

Lo cierto es que tanto el señor Presidente de la República Dr. Arturo Frondizi (de quien el capitán Quijada fuera Edecán), como el contralmirante D. Gastón C. Clement, Secretario de Estado de Marina; el contralmirante D. Agustín R. Penas, Comandante de Operaciones Navales, el contralmirante D. Jorge Palma, Jefe del Estado Mayor General Naval, el contralmirante D. Carlos A. Sánchez Sañudo, Director General del Material Naval; el Capitán de Navío A.N. D. Jorge Bassi, Comandante de Aviación Naval, y muchísimos otros jefes y oficiales y camaradas de promoción y amigos civiles, enviaron sinceras palabras de elogio que calaron muy hondo en el ánimo de todos los tripulantes de la Unidad. Contestar toda esa correspondencia no fue poca tarea, pese a los enormes deseos de ir a dormir que teníamos todos, aunque quien tuvo que llevar la peor parte fue nuestro Jefe, al que lo requerían por radio a cada rato y no podía de manera alguna librarse de esos compromisos.

Sin considerar como una falta o deslealtad, el caso es que a las 2300 horas el comedor quedó desierto, yo tomé dos pastillas para dormir prescritas por el muy eficiente galeno local y nos fuimos arrastrando con el Rafa Checchi hasta la enfermería conversando de cientos de temas del vuelo.

Copio textualmente de mi "Diario": "Lunes 8/1: Estábamos conversando con Checchi y a las 0220 me senti mareado y apenas terminé de desvestirme me tiré a la cama y dormí de un solo tirón hasta las 1245". Estoy seguro que lo mismo

debe haberle ocurrido a toda la tripulación y también a gran parte de los integrantes de la *estación*, que habían estado levantados a la par nuestra siguiendo todo el vuelo de ida, estadia y regreso.

Almorcé algo rápidamente y me fui a seguir con los despachos famosos, ya que el capitán Quijada estaba acostado totalmente vestido, hasta con las botas, y era imposible despertarlo. Cuando terminé con toda la parte oficial ya había llegado la hora de la cena, aunque no había mucha gente en el comedor. Por intermedio de Horacio (LU1AA) pude contactarme con mi hermana Carla y su marido Tito, y luego me fui a dormir de nuevo. En toda la *estación* reinaba una enorme tranquilidad, debido seguramente a que todos los que no estaban de guardia se dedicaban a "cargar baterías".

Casi al mediodía del martes 9/1 volví a entrar en circulación y comprobé que todo el mundo estaba levantado y dedicado a la vida normal. Checchi, algunos oficiales y los mecánicos, estaban desde temprano en los aviones realizando la



*Estación Científica Ellsworth; 9/1/1962. Inspección de 30 horas del CTA-15.*

inspección de 30 horas. El *rompehielos* había iniciado la penetración al *mar de Weddell* y nos ordenaba permanecer en *Ellsworth* hasta nueva orden, mientras en *Campbell* se dedicaban a buscar y demarcar una nueva pista; pues la 090-270 había quedado completamente deteriorada por los chorrillos del *minatak Murdoch*. Esa noticia nos preocupaba en demasía, pues toda la zona de los *minataks Foca* no es buena, casualmente por tener tantos *minataks* que alteran el



*Capitán Checchi, Dr. Lisignoli, capitanes Margalot y Quijada, y teniente Areta.  
Festejo del vuelo al Polo Geográfico Sur.*



*Pasillo-despensa junto a la cocina. Pan recién horneado para el desayuno.*



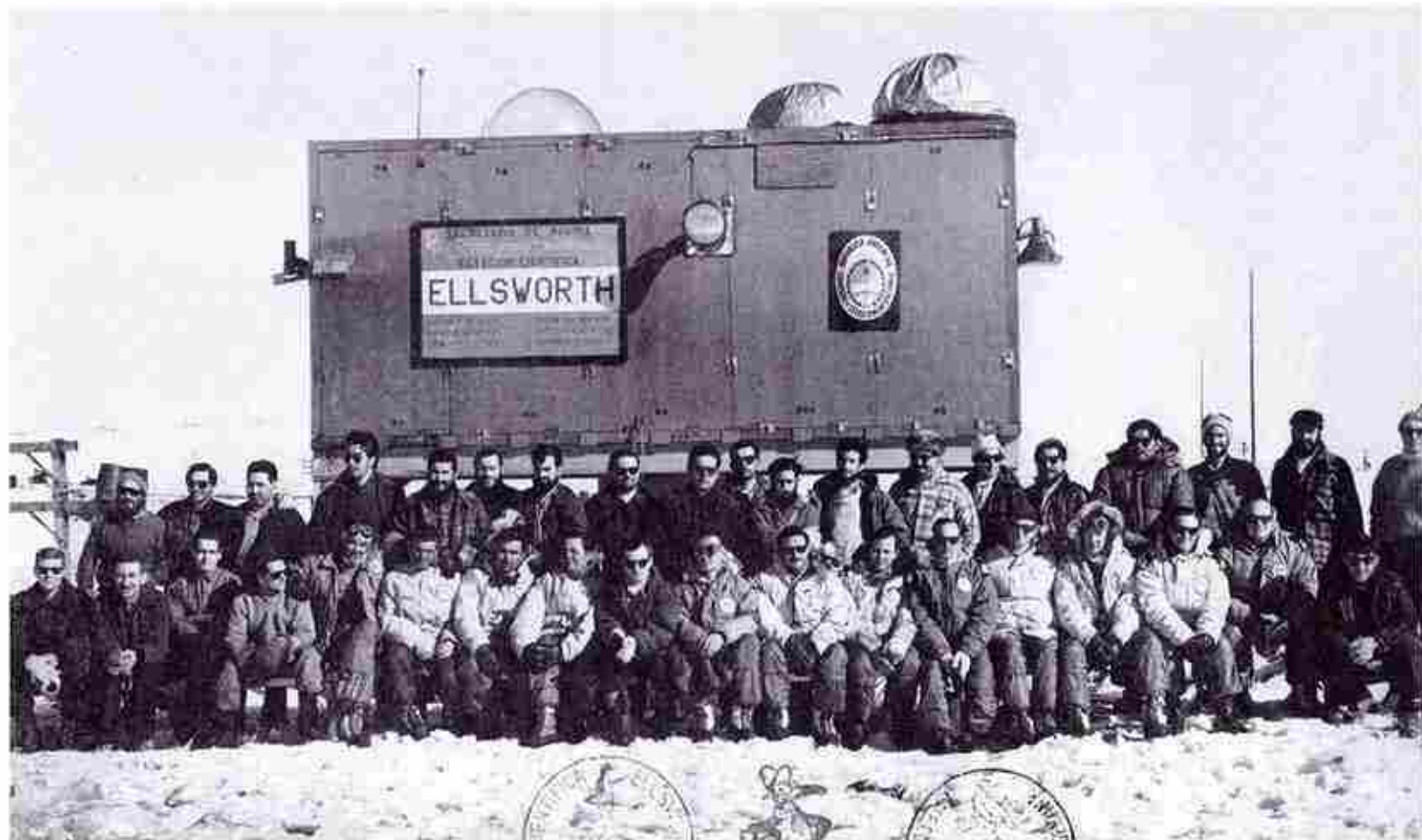


*Los suboficiales Franzoni, Ibusca, Rodriguez y Elias junto al CTA-15.*

estado de los *hielos* de la *barrera*. Por esa razón deje momentáneamente de trabajar con la carta del vuelo al *Polo* y me dedique a terminar la de *Campbell* con todas las posiciones obtenidas durante la estadia en ella; y me di cuenta que me faltaban todavía muchas más para poder dibujar un cuarterón medianamente confiable.

La inspección de 30 horas terminó satisfactoriamente, nuestros aviones estaban listos a emprender la etapa de regreso, sólo debíamos tener libertad de acción y pronóstico favorable para seguir al norte. Nos sacamos una foto con el personal de la *estación*, y Areta y Lisignoli, ahora que todos estábamos afeitados y bañados, nos informaron que esa noche tendríamos una copa de celebración del vuelo, y lo que fue terriblemente impactante, que el sábado 13 nos desafiaban a un partido de fútbol, siguiendo las mejores tradiciones de Scott, Shackleton y todas las estaciones antárticas. El temor a pasar un papelón ante la *estación*, que tenía gente y entrenamiento como para formar un equipo medianamente competitivo, hizo que de inmediato nombráramos a Rafa jefe de equipo y entrenador, y que tratáramos de encontrar alguna magia oculta para hacer el mejor papel posible: la tradición antártica en esta materia era extremadamente celosa. Entre los 12 nuestros, ¡algunos hasta vergonzosamente confesaron que nunca habían tocado una pelota!

La copa de la noche, antes de cenar, fue muy agradable. Las palabras de César Lisignoli, viejo amigo antártico, fueron tocantes y todos nos sentimos conmovidos.



*9/1/1962: Personal de la estación y miembros de la U.T.7.8 junto a la torre de auroras.*

Lejos del hogar los afectos toman una dimensión distinta y los reales amigos aparecen donde menos se piensa. El gordo Abregú, con quien me unía una amistad de años, charlo conmigo largo rato y me contó que tenía funcionando su central meteorológica a pleno para brindarnos el mejor pronóstico cuando llegase la hora, pues todas las *estaciones* enviaban sus observaciones y *Campbell* estaba preparada para brindar sus datos cada 3 horas cuando estuviésemos listos a regresar.

El *rompehielos* seguía navegando a buena velocidad y los *hielos* ahora se mostraban benignos. Piensan que el martes 16 pueden ya estar en zona, de modo que tomaremos esa fecha para ir trazando los planes de la Unidad. Las comunicaciones con *Buenos Aires* nos enteraban que los ecos del vuelo se estaban calmando de a poco, como sucede siempre. Faltaba menos de una semana para la llegada teórica del *Q-4* a la zona y la *U.T.78* estaba ya preparada para volar de nuevo. Como todo estaba listo, el miércoles fuimos a la canchita de la *estación* a practicar un poco, repartir los puestos y ver qué tipo de calzado íbamos a usar, algo que los locales ocultaban celosamente. Los resbalones estuvieron a la orden del día y las cabriolas que hicieron algunos voladores tratando de patear la pelota y no caerse fueron en realidad un sainete cómico, pero sirvieron para aflojar tensiones y de paso dejar de plotear en una carta el avance del *A.R.A. San Martín*. Frente a la *estación* había aguas libres y la *barrera* no necesitaba de una *afetada* para que el *Q-4* pudiese amarrar tranquilo. Ya se han ocupado de revisar y señalar la ruta de la *estación* a la *barrera* y de colocar "muertos" para el amarre.

Todos estábamos ya durmiendo normalmente y cumpliendo los horarios con regularidad. Mi estómago y garganta estaban bien, ya no tomaba pastillas y sólo cumplía la dieta del médico y trataba de no estar mucho en la superficie. Lo que nos tenía intranquilos era que *Campbell* volvía a informar el deterioro de la zona y que seguía en la búsqueda de una nueva pista. Por esa razón todos descabamos despegar cuanto antes y nos costaba entender que el *rompehielos* quisiera asegurarse su llegada antes de darnos vía libre. ¡Pero día a día nos estábamos quedando sin pista en los *mmataks Foca!*

Las entrevistas radiales seguían todavía ocupando un lugar destacado, y algunos "superiores" creían que había "inferiores" que no estaban capacitados para decidir por sí mismos lo que se debía y podía contestar o no, algo que me parecía bastante ridículo. Pero son las reglas del juego y no hay peor juez que el que no sabe de leyes, verdad muy vieja pero muy cierta.

El viernes me fui a dormir a las 0345, pero a la media hora me despertaron porque Luis Aldaz estaba en nuestra frecuencia de 9.001 Kc/s. Estuvimos conversando un largo rato porque no había nadie en el aire: "Mi ayuda, o como quieras llamarla, nada tiene de extraordinaria. En la *Antártida* todos somos hermanos en lucha contra la naturaleza. Seguimos asombrados con vuestro despegue a 33.500 libras y sólo 4 jatos y motores comunes de *DC-3*. Ya están camino a

Buenos Aires las fotos que nos sacamos aquí". Maravillas de la aviación y de otro tipo de mentalidad.

El recuerdo afectuoso del Dr. Aldaz quedará con nosotros por siempre; ¡y volvió a estar otra vez de Jefe Científico cuando llegaron allí Olezza y Leal en 1965!, a los que recibió también con el mismo afecto.

Llegó finalmente el sábado 13/L. El *rompehielos* seguía avanzando y estaba convencido de llegar en la fecha prometida. Contactamos a la *Base Conjunta Teniente Matienzo* y establecimos turnos diarios a las 1200 y 2015 en 13.078 Kc/s. Nos contó el mayor Arcondo que las temperaturas por ahí están arriba del cero desde hacía muchos días y todo era un barrial impresionante, lleno de chorrillos y nieve pantanosa que les impedía siquiera hacer uso del *weasel*. Muy malas noticias, en realidad.

Y a las 1800 de ese sábado estuvimos los dos equipos en la cancha, de medidas mucho menores que las oficiales. Acordamos que se jugarían dos tiempos de 20 minutos con un descanso de sólo 5, y que se podían hacer todos los cambios que se quisieran (¿?), algo sin sentido para nosotros, que sólo éramos 12.

El encuentro fue realmente circense, por las fotos y cine que podemos ver hoy día. Los acrobáticos saltos que dábamos para parar una pelota o darle un puntapié eran de morir de risa. Por supuesto que nuestro arquero fue el "Negro" Jefe de la 7.8, que desde el principio se apropió de ese cómodo puesto. Pero la cuestión es que sólo perdimos por 2 a 1, no sabemos si porque los locales tuvieron piedad de nosotros o porque nos defendimos como gatos y ellos se descuidaron y el capitán Checchi hiciera el gol del honor. Tuvimos que volver a la *Estación* en un *snocat*, porque no teníamos fuerzas ni para caminar. Todos nos dimos un largo baño, nos cambiamos la ropa, y celebramos el encuentro con un buen cóctel antes de la cena. La única baja nuestra fue la del capitán-ingeniero, que se luxó el dedo gordo del pie derecho al hacer el gol; pero moralmente, como corresponde, nos sentimos los vencedores.

Después de cenar me quedé trabajando con las derrotas de la etapa a la *estación Amundsen-Scott*, con la memoria fresca de todo lo acontecido y todas las anotaciones a mano. Habíamos pasado a unas 5 millas del *Polo* a las 1915, y si hubiésemos mirado bien, a las 1925 ya hubiésemos estado anevizados.

Pero eso fue historia y debíamos preocuparnos por lo que teníamos por delante. Por ahora el tiempo seguía malo en una u otra punta de la etapa, de modo que el caso era seguir teniendo paciencia y esperar que el *rompehielos* estuviese en las proximidades y el recambio de las dotaciones y el reaprovisionamiento asegurado. Contactamos nuevamente con Cogruantar, que nos dio la buena nueva que ya estaban a la altura del *cabo Norvegia*, con rumbo general S.

Recién a las 0400 ya del domingo me fui a acostar y lo encontré a Rafael gimiendo de dolor y bien despierto; de inmediato fui a buscar al Dr. Zanini, que le aplicó morfina y al poco tiempo ambos dormíamos como troncos; pero a las

0730 me despertaron los gemidos de mi compañero de enfermería y enseguida le sacaron otro par de radiografías, porque las de anoche salieron mal. Se confirmó la luxación, vino el galeno, más morfina, un buen par de tirones, varios gritos del Rafa y el dedo quedó de nuevo en su lugar con gran alivio para la U.T.7.8. y sobre todo para el capitán-ingeniero, que a mediodía y con unas pastillas adicionales hasta llegó caminando al comedor en medio de las aclamaciones de su equipo y los infaltables abucheos afectuosos del bando rival.

La *Base Matienzo* no salió en el turno de las 1200, pero sí *Campbell*, que con gran alegría nos informó que estaba marcando una nueva pista 040-220, también de mil metros de longitud y a 1.000m de la baliza, como la primera. Esta noticia nos tranquilizó enormemente, pues de esa manera teníamos asegurado nuestro último anevizaje en el *continente blanco*.

Tomamos también contacto con *Decepción* y con *Esperanza*, que darán sus meteoros para asegurarnos el pronóstico de las dos últimas etapas. Suponen que *Matienzo* tiene problemas con sus equipos y por eso no cubre sus turnos.

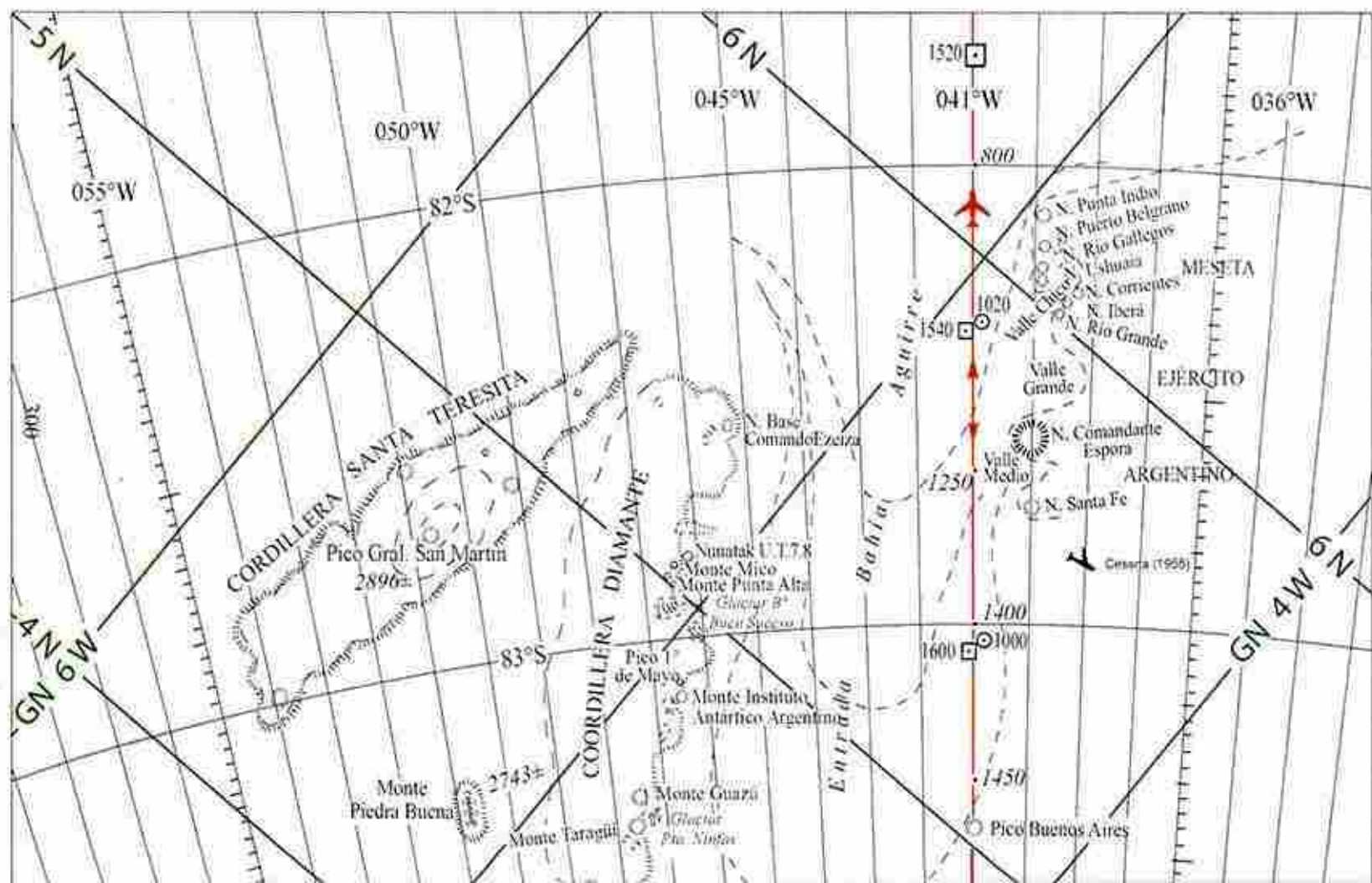
Transcribo dos de los últimos Despachos que tuviesemos que cumplir antes de dejar *Ellsworth*:

GH 151604. UT78 to Campbell – Entregar bajo acta Fuerza Aérea radiofaro y material Campbell no transportable avión.

GH 152025. UT78 to Campbell - Info: Cogruantar, Coperavales, Covia. Tener nafta y maniobra ruedas listas cabecera. Evacuare ese personal con aviones C-47. Marcar cabeceras pista con tambores vacios. Enviar via Decepción QAM cada



*Partido de fútbol sobre el hielo: Estación 2 vs U.T.7.8 1.*





tres horas. Intención decolar al tener pronóstico favorable”.

La U.T.7.8. seguía lista a reiniciar el vuelo a los *muataks l'oca* en cuanto nos autorizaran y tuviésemos el esperado pronóstico favorable.-



### Rumbo Norte a lo largo de la Península Antártica

El lunes 15 estábamos en *Ellsworth* charlando distendidos esperando que el *rompelielos* llegase a la zona en la fecha y hora prevista, y que tuviésemos pronóstico favorable para volver a la *Estación Aeronaval Temporal Capitán Campbell*, nombre oficial de nuestro campamento en los *minutaks Foca*, donde nos esperaba la nueva pista 040-220 ya trazada en el cuarterón provisorio que levantará mientras estuvimos allí en diciembre.

Comentaba yo socarronamente sobre la mala vista de los aviadores navales, que no habían podido localizar ni con prismáticos la *Estación Polo Sur* a pesar de haber pasado junto a ella 3 veces a unas 5 millas y tenerla por el través después a unas 25, mientras yo a ojo desnudo la vi a 36 millas. El "Negro" Quijada, especialista en hablar despacio y a veces en forma casi ininteligible cuando lo necesitaba o pensaba dejar algo en el aire, sonriendo también en forma rara me dijo que durante la pierna al *Polo* muchas veces no seguían estrictamente mis rumbos calculados con tanto trabajo cada 20 minutos, sino que se desviaban "un poco" para no andar lejos del *CTA-12*. Como su copiloto Grondona asentía sonriente, nunca supe ni creo que llegue a saber si estaban diciendo una espantosa verdad o simplemente se vengaban de mis consideraciones de "barquero". La lucha era de nunca acabar, y creo que seguirá por los siglos de los siglos en todas las Fuerzas Armadas del mundo.

El ánimo en la *estación* mejoraba a medida que una gran carta del *mar de Weddell* colocada en el comedor iba mostrando el acercamiento del *A.R.A. San Martín*, y todos los integrantes tenían ya listas sus valijas desde bastante tiempo atrás. El tiempo seguía siendo malo en todos los pronósticos y un viento que comenzó a soplar del N hizo estrechar el canal frente a la *estación* y añadir nuevas preocupaciones. Todos sabían que el borde de la *barrera* estaba cada día más cerca de las instalaciones, y que a fin de año habría que abandonarla definitivamente, con la casi totalidad del material existente, debido a las dificultades que demandaría tratar de salvarlo. Sólo había planes para los equipos más costosos, pero ese era un problema que debería encarar la nueva dotación.

A las 0330 del martes 16 hablé con el teniente Alejandro Giuntini, en *Decepción*, y luego con el médico Baeza en *Campbell*, quien confirmó nevadas intermitentes, cielo completamente cubierto y plafond bajísimo, aunque por suerte la temperatura había bajado y la pista seguía sólida. Tanto era el interés que el grupo demostraba, que dos veces por día iban a inspeccionarla y tenían ya todo listo para embarcar en los aviones, y también las actas de entrega de lo que no para hacerlas firmar al jefe de la *Base Matienzo*.



*Los dos helicópteros S-55 del rompehielos amvizaron el 16/1 a las 1820 con el personal de relevo. Al fondo los CTA-12 y 15 listos a despegar de regreso.*



*El rompehielos A.R.A. San Martín amarrado a la barrera. Comienza la descarga.*

Alrededor de las 1600 llegó el *rompehielos* a *Belgrano* y a las 1820 sus 2 *helicópteros S-55* anevizaron en la *estación* con gran parte del personal de relevo. El pronóstico de vuelo local seguía siendo malo y casi toda la Unidad era proclive a esperar cuerdamente. El meteorólogo teniente Nasta, del *Q-4*, también opinaba lo mismo que *Ellsworth* y la *central Buenos Aires*. Con toda lógica decidimos esperar el próximo QSO a las 1015. Hoy fue otra de las noches que toda la Unidad paso en vela. A las 0800 nos llamó por radio el teniente Nasta y nos dijo que aseguraba buen tiempo si despegábamos de inmediato. A las 0500 el teniente Pérez y los mecánicos estaban ya en la costa con un *stocat* esperando que terminasen las maniobras de amarre del *rompehielos*, para traer combustible y poder salir a tope ante cualquier eventualidad. Recién a las 0800 bajaron los tambores y a las 1030 de ese miércoles 17/1 estaban cargando frente a los aviones. Nuestro comandante fue al *rompehielos* a presentarse a *Cogruantar*. No comentaré lo que me informó el "Negro" a su regreso. Nos despedimos de toda la gente



*Ellsworth: el husky "Chicho", mascota de la Estación, también fue a despedirnos.*

vieja de la *estación*; comimos unos sándwiches y a las 1330 formamos frente a los aviones a esperar al Comandante del Grupo Naval Antártico, capitán de navío Jorge Pernice, quien "nos felicitó por el histórico vuelo cumplido, deseándonos igual suerte en las dos etapas faltantes". Mucha gente alrededor de los aviones, con 2 jatos en el vientre, 1.450 galones y 32.000 libras de peso.

Hasta el husky *Chicho* nos fue a despedir

Exactamente a las 1358 y con pronóstico favorable de todos los meteorólogos, se pusieron los motores en marcha luego de las consabidas inspecciones prevuelo. Yo tenía todo el material de navegación revisado tres veces, la cámara *I-8* de nuevo en funcionamiento, lo mismo que las 2 de 35 mm y la de cine. No hubo necesidad de despegar los esquiés, empezamos a correr a las 1429 y a las 1430 estábamos trepando pese a que falló uno de los jatos de nuestro avión. Giramos alrededor de la *estacion* y sobre el mar logramos que el jato fallado se desprendiera y cayese al agua. El cielo estaba completamente cubierto, un *emblanquecimiento* se acercaba por el SW, y por compás magnético hicimos rumbo al *cabó Adams* para volver a repetir la derrota de venida. Pronto llegó el *whiteout*, por debajo de nubes muy bajas, chubascos de nieve después y todo el repertorio que hubiese aconsejado bajar de nuevo y como los gauchos "esperar hasta que aclare", pero no creí que ninguno de los demás tripulantes tuviera ganas de quedarse un minuto más, sobre todo nuestro Jefe, a quien todos comprendíamos y estimábamos grandemente.

Fuimos ganando altura muy despacio, hasta que antes de la media hora las condiciones meteorológicas comenzaron a mejorar. Pudimos observar de nuevo el *témpano* de extraña forma que avistáramos varado en los bajofondos de longitud 46°W cuando la etapa de venida, tomar un acimut de Sol y controlar el compás magnético y el giro de tablero, que en esa latitud comenzaban a funcionar mucho mejor. Situamos en la carta varias hendiduras de la *barrera* y el borde oriental del extenso *témpano* de 62 millas de largo avistado el pasado 27/XII. Otra vez navegábamos con la misma carta H.O. 16384-5 usada anteriormente. También situamos el hueco dejado por ese enorme *tabular* en la *barrera*, nitidamente observable ahora con el mejoramiento del tiempo. La enorme masa de hielo brillaba en muchos lugares iluminada por los rayos del Sol que lograban filtrarse entre las espesas nubes bajas y semejaba un gigantesco portaaviones de bruñida cubierta, donde se veían las sombras de gran cantidad de pequeñas nubes. El *témpano* dejaba por el sur un canal de aguas libres de más de 20 millas de ancho. Por el N el canal era más estrecho y luego aparecía *hielo amonticulado*, con seguridad totalmente impenetrable. Al poco rato la *península Bowman* y el *cabó Adams* eran claramente visibles bajo un sol que jugaba a las escondidas, dejando ver también aguas libres en toda la zona.

A las 1736, sobre el paralelo 75°S y en longitud 61°W, caímos a estribor al rumbo norte, mientras distinguíamos por el W las *montañas*, los bordes de la *península Bowman* y la *entrada Nantucket*. Ya estábamos con el rumbo preferido, pero el sistema nuboso que aparecía por el poniente era amenazador por su siniestro color negro. Volábamos a 3.000 pies y teníamos todo tipo de nubes por debajo, por arriba, por una banda y por la otra. Era difícil discernir a

qué tipo pertenecían ellas. Al día de hoy conversando con meteorólogos delante de las fotos tomadas en toda esa zona, sonrien cuando comentamos los sacudones de los aviones y las trepadas y descensos sufridos a cada rato.

Seguimos distinguiendo polinias de todo tamaño que hubiesen permitido al *rompehielos* navegar desde *Ellsworth* hasta esta zona, pero el problema sería más al norte. Continuábamos sacando fotografías y trepando hasta los 4.000 pies buscando un nivel más tranquilo. A las 1754, sobre el *cabo Fiske*, obtuvimos buenas fotos de la *ensenada Keller*, y a las 1802, sobre el paralelo 74°S, otra de la *entrada Wright* y el destacado *monte Tricornio* en el fondo, semicubierto por nubes que parecían cirrus estratificados. Estaban todas las nubes de los catálogos, pero el tiempo mejoró ostensiblemente y a las 1817 volábamos por el través de la *ensenada New Bedford*, sumamente característica, a la cual también habíamos observado en la etapa al sur.



*Ensenada Nueva Bedford a las 1817 horas y 3.800 pies de altura, en latitud 73° 26'S.  
El tiempo ha mejorado un poco.*

Estábamos ahora volando a lo largo de la *costa Lassiter*, llamada así por Finn Ronne en 1947. La carta americana era bastante exacta y concordaba con nuestra estima y las rectas de sol que podíamos tomar de rato en rato cuando controlábamos el giro y el compás, que ya en estas latitudes eran absolutamente confiables. Nuestra altura de vuelo se mantenía en los 4.000 pies y el mar, cuando era visible, presentaba de cuando en cuando tramos de aguas libres, pero no



*Grupo Numataks Foca, anevizando de regreso. Superficie muy deteriorada.*



*Cumhell: el CTA-15 en cabecera de pista. Niebla cerrada en la madrugada del 18/1.*

navegables a partir de los 73°S. A las 1845 ya por el través de la *ensenada Violante*, con su característica *isla Pullen* en el medio, y a las 1925 por sobre la *isla Steele* en  $\phi = 71^{\circ}\text{S}$ . Las *islas Dolleman, Ewing y Hearst* no logramos avistarlas por volar sobre capa, pero al rato volvió a cambiar el sistema nuboso por un rato y a la altura del *cabo Agassiz* pudimos por un par de minutos atisbar aguas libres, pero enseguida volvió a cubrirse del todo y debimos seguir por instrumentos. Las nubes seguían jugando a las escondidas y por momentos teníamos visibilidad y al poco rato estábamos encerrados en ellas y no veíamos absolutamente nada. Ya estábamos desde hacía tiempo en contacto radio con Campbell, que nos informaba también que allí la situación estaba desmejorando y que un sólido sistema nuboso se estaba acercando por el SW, el viento suave era también de la misma dirección, y el barómetro bajaba lentamente. Aseguraban que la radiobaliza estaba en funcionamiento, pero no la captábamos.

Desde unas 40 millas de distancia, aproximadamente, distinguimos ya el grupo de los *mountaks Foca*, la *isla Robertson* destacándose nitidamente de todas las demás. Enseguida identificamos a los *mountaks Murdoch y Larsen*, y a la *isla Lindenbergh*, solitaria y bien al norte, alejada del grupo. Seguimos sin captar el radiofaro, pero la situación estaba clara, la pista perfectamente señalizada y nuestros hombres en la cabecera NE con el *weasel* del Ejército ya totalmente acquerenciado en nuestro campamento. Por el SW distinguimos también las informadas nubes bajas y la *niebla* espesa que se venía acercando rápidamente. A las 2215 y a 2.000 pies de altura sobre la antena iniciamos el descenso, dimos 2 giros sobre la pista y a las 2221 anevizamos suavemente sin experimentar ningún problema. Como siempre grandes abrazos con todos los integrantes de nuestro grupo de apoyo, mientras el "tano" Fontana sin darse cuenta hablaba en italiano y no paraba de darnos abrazos y hasta besos a los mecánicos.

Los dos aviones quedaron en la cabecera con proa a SW, amarrados con todas las reglas del arte, y en un par de minutos la *niebla* llegó y quedamos totalmente envueltos en ella. Ninguno se acordó de cenar o tal vez sí, pero recordamos los platos de nuestro gran cocinero conseripto Vega y preferimos comer algo traído de *Ellsworth*, ayudado con un poco de vino que siempre aparece en todos los campamentos sin que nadie sepa cómo ni intente averiguar su origen. Nos comunicamos con *Ellsworth*, el *O-4* y la *isla Deception*, y pedimos retransmitiesen nuestros despachos a los destinos correspondientes, mientras todos nos dedicamos de inmediato y pese a la *niebla* a traer las ruedas junto a los aviones y preparar las maniobras correspondientes. Habíamos avisado a *Mattienzo* de nuestro arribo, pero ningún hombre vino por el campamento.

Tuvimos a medianoche un QSO con el *rompehielos*. Su meteorólogo nos dio pronóstico de cruce favorable siempre que despegáramos antes de las 0400, pero estábamos en medio de una *niebla* que no dejaba ver ni a 100 metros y debía-

mos colocar las ruedas, cargar los aviones, y por lo menos tener algo de visibilidad local, lo que hacia imposible el inicio del cruce.

En la madrugada del jueves 18, a las 0610, terminamos de colocar las ruedas de ambas máquinas, cargar los tanques con 1.100 galones y colocar a bordo todo lo que humanamente pudo entrar. La idea era dejar lo menos posible, pero los aviones ya estaban a tope, no cabia un alfiler y llegábamos aproximadamente a las 31.200 libras. La *mebla* seguia cerrada y cuando terminamos la carga y los pilotos declararon listos al cruce a las dos máquinas, nos fuimos a las casillas a descansar un rato, puesto que todas las carpas estaban a bordo y los aviones listos al vuelo sobre el mar.

A las 0630 tuvimos otro contacto con el *A.R.A. General San Martín*, quien nos informó que el pronóstico se mantendría ahora hasta las 1500, de modo que decidimos iniciar el cruce al otro continente en cuanto tuviésemos un mínimo razonable de visibilidad.

A las 0705 abordamos los aviones. Hasta era casi imposible andar por los pasillos junto a los tanques de combustible, de modo que nuestros pasajeros, tres en cada máquina, tendrían que viajar sentados en esos pasillos y abrigarse con todo lo que tuviésemos a mano, e ir al cuarto de navegación de cuando en cuando a recibir un poco de calor.

A las 0805 motores en marcha para calentarlos un rato, pero la visibilidad horizontal no llegaba a los 500m y el plafond tampoco se acercaba siquiera a los 100m, de modo que cuerdamente decidimos esperar, una de las mayores virtudes antárticas, como pensaron siempre los grandes exploradores de las altas latitudes. A las 1100 el sol asomó tímidamente por unos pocos minutos y luego volvió a desaparecer, razón por la cual decidimos directamente no iniciar el vuelo y esperar condiciones realmente admisibles, pues el pronóstico del *pasaje Drake* también habia cambiado y vuelto desfavorable, de modo que regresamos a nuestro querido "Hotel Nunca Más", donde tomamos una sopa bien caliente con biscochos antárticos y luego a las precarias camas. Todos pensábamos que esa noche cenaríamos bien en Ushuaia, donde nos habian pedido que la visitemos antes de seguir rumbo al norte, pero era completamente inútil tratar de luchar contra las condiciones meteorológicas: hay que vivir **con** ellas y no **contra** ellas. En una casilla nos acomodamos con Checchi y Pittaluga, mientras que le invitamos "gentilmente" al Dr. Baeza que fuera a dormir con nuestro Jefe, para poder narrarle directamente todo lo acaecido en la *estación* y darle ayuda en caso de regresar algún dolor ciático. Por supuesto que nosotros tres hablamos 5 minutos y luego nos echamos a dormir bien abrigados, aunque con bastante apetito; pero era preferible tener hambre que padecer los serios desórdenes estomacales e intestinales a los que nos condenaba nuestro cocinero.

A las 1930 aumentó la visibilidad horizontal a 15 km, pero el plafond no sufrió ningún cambio. El barómetro estaba en franco descenso, aunque por suerte la





*Desde cabecera de la nueva pista 040-220, nunataks Arctowski, Gray y Donuil.*



*Capitán Murgalot en el CTA-15 tomando fotos y ángulos con sextante marino.*

temperatura no subió de los 0°C. No había viento y comenzó a caer una *nevisca* muy suave. Con Rafa nos preparamos otra sopa de fideos y polvo de arvejas y después nos volvimos a meter en la cama y yo a poner al día mi Diario, del que estoy copiando todos estos recuerdos. A las 2200 seguía *nevando* apaciblemente y el termómetro sólo subió a -0°5C. Esa tarde observamos que la pista estaba muy blanda y por los alrededores de las casillas aparecieron varias *grietas* que personalmente me preocuparon mucho. Creo que, al igual que en *Ellsworth*, toda esta *barrera* también desaparecerá muy pronto, con tantos *unnataks* cercanos unos a otros. "Si no baja la temperatura, y bastante, creo tendremos problemas muy desagradables", escribí en mi Diario.



*Teniente Pittuluga frente a su avión CTA-12. Dos "jatos" listos a ser colocados.*

Tenía bastante sueño, pero no lo podía conciliar. Todos estábamos nerviosos, sabíamos que la pista se deterioraba constantemente y que debíamos despegar de inmediato, pero el clima se negaba y no había otra solución que esperar y esperar y esperar. Recién a las 0400 del viernes 19 pude dormirme, más debido al cansancio que a otra cosa. Me desperté a las 1030, hora en que el campamento cobró vida otra vez. El tiempo había mejorado localmente, pero el *Drake* estaba de mal humor, de modo que seguíamos sin posibilidades de vuelo.

Me dediqué a tomar acimutes con sextante y fotografías con la *F-8* desde la nariz del *CTA-15*, aprovechando el día. Los dos aviones seguían listos y sólo faltaba que les colocásemos los *jatos*, que por razones de lógica prudencia estaban



*Técnicos Di Paola y Fontana frente a las casillas "Hotel Nunca Más".*



*Campbell: "Le grand chef" conscripto Vega mateando con los cabos Elius e Ihasca.*

junto a las máquinas y por supuesto sin sus iniciadores. A las 7 casillas prestadas, a las que bautizaron "Hotel Nunca Más" por sus nulas condiciones de habitabilidad los integrantes del Grupo de Apoyo, ya las habíamos dejado listas a ser entregadas, lo mismo que los equipos de gonio y radio que no pudieron ser acomodados en los aviones. Todos estábamos esperando el pronóstico favorable, y mientras algunos tomaban mate otros leían el escaso material de lectura existente: revistas viejas regaladas por *Mattienzo* luego de ser releídas durante todo el año y ya en un estado bastante deplorable.

Por la tarde nos vino a visitar el mayor Arcondo y le regalé un grupo de cartas hasta el *Polo* que tenía repetidas. Firmó las Actas de Entrega del material que dejaríamos, y le volvimos a agradecer todas las amabilidades que tuvo con nosotros. Por tener igual grado militar que él, me atrevi a preguntarle varios asuntos que no había entendido durante nuestra estadía en la zona, y con gran sorpresa de mi parte me explicó todas mis dudas en forma totalmente confidencial. Le agradecí tanta franqueza con un enorme abrazo, a lo que me contestó sonriente que la U.T.7.8 seguía en deuda con él por no haberle llevado hasta el *Polo* y poder efectuar allí hacer "su" salto con paracaídas.

Seguía la *niebla* y una capa de estratos bajos daba un aspecto sombrío a toda la región. Pese a ello Arcondo me prestó de nuevo su teodolito, que lo trajo gentilmente el sargento topógrafo Zambrano. A eso de las 2100 Arcondo se fue en el *Beaver* con el primer teniente Guidobono a la *base Esperanza*, pues pensaba hacer allí un salto al *estrecho Antarctic* y ser luego recogido por una lancha del *A.R.A. San Martín*. Por desgracia, ese salto le costó la vida, como nos enteramos estando ya en *Buenos Aires*. Otro soñador del *continente blanco* que pagó un alto precio por sus ilusiones de Ícaro.

A las 2200 comimos algo y seguimos con las dudas respecto al vuelo. Yo tomé el teodolito, algunas provisiones, luce: *Very*, papeles y lápices, un prismatico, etc., y me fui en dirección del *minutak Pollux* a tratar de seguir tomando acimutes para completar el cuarterón de la zona, pero el desastroso estado de la superficie no me dejó acercarme ni a un par de millas del *minutak*, de modo tuve que detenerme. Colocar el teodolito en estación me llevó una hora, pues el suelo estaba muy blando y la burbuja se negaba a quedarse quieta. Aparecieron luego 2 estrellas, pero sólo pude tomar alturas a una de ellas por falta de un acodador, de modo que regresé bastante frustrado al campamento a las 0100. Dejé mis cosas en el *CTA-15* y a las 0230, ya del sábado 20/I, nuevamente en las casillas hasta las 0700.-

## Capítulo XIII

### Alejándonos del Continente Blanco

El sábado 20 amaneció espléndido y el pronóstico volvió por fin a ser favorable. El capitán Quijada decidió despegar a las 1030. Últimas fotografías de la *estación* donde forjáramos tantos sueños, consideráramos tantos planes, que nos viera llegar y ahora nos volvía a ver partir. La pista estaba bastante deteriorada, muy blanda, ya al borde de ser peligrosa; caminando sobre ella las botas se hundían más de 20 cm.

Se colocaron dos jatos a cada avión y a las 1000 todos a bordo. El Grupo de Apoyo también regresaba con nosotros, 3 hombres en cada máquina. El Kollsman estaba listo, las cartas con los rumbos ya trazados, enviamos despacho de zarpada sin olvidar al CTA-2 meteorológico, los esquís no necesitaron ser despegados. A las 1030 motores en marcha, se realizaron todas las comprobaciones, a las 1042 a fondo, y a las 1044 ya a buena altura arrojamos los jatos, que usamos dado el pésimo estado de la pista. Fueron una gran ayuda, pues con ellos pudimos tomar velocidad y despegamos de la nieve blanda en la que coríamos peligro de quedar empantanados. Caímos a estribor alrededor del *mmatak Murdoch*; ganamos altura muy despacio, como siempre, y al quedar con rumbo general E pudimos ver con alivio que en la pista quedaron seis gruesas huellas llenas de agua y las manchas negras clásicas dejadas por los jatos. Toda la zona de los *mmataks Foca* estaba en pésimas condiciones, llena de grandes *lagunas* y *grietas* que nunca habíamos avistado, y no observamos un lugar donde hubiésemos podido anevizar en caso de emergencia. Era evidente que la *barrera* se estaba disolviendo y que al igual que *Ellsworth* corría serio peligro de desaparecer también en poco tiempo.

Volvimos a dar dos nuevos círculos por sobre el lugar para poder alcanzar una altura suficiente ante de dirigirnos al NNW. Sobrevolamos después la *Base Matienzo*, en el *mmatak Larsen*, desde donde nos saludaron agitando las manos los camaradas de esa *Base* amiga que tantas atenciones y ayuda nos brindarían. Desde allí hicimos rumbo 334° hacia el extremo NE de la *isla Smith*, que sería nuestro punto inicial del cruce del *pasaje Drake*. Seguimos ganando altura de continuo y pronto estuvimos sobre el borde de la *costa Nordenskjöld*, aproximadamente en latitud 64°35' S, volando a las 1108 a 9.000 pies de altura y todavía trepando.

Sobre la *península* avistamos el *estrecho de Gerlache* por babor y el *canal Orleans* por estribor y a las 1125 sobrevolábamos el *cabo Iviot*. Pese a la gran cantidad de strato-cúmulus muy bajos y oscuros y cirrus cola de caballos muy altos y desflecados, la buena visibilidad nos permitió ver desde la *isla Brabant* por el S hasta la *isla Trinidad* por la amura de estribor. Comprobamos nueva-

mente el desvío del compás magnético y del giro, que se comportaban razonablemente bien. Continuamos volando a 9.000 pies y volvimos a tener otra vez el *Mar de la Flota* por la proa. Navegábamos tomando marcaciones a las *islas Dos Mogotes, Intersección y Trinidad*. Observamos numerosos *témpanos* y pequeños *bandejones* dispersos que no constituían problema para la navegación, y a las 1151, por el través de *isla Baja*, distinguimos perfectamente la *isla Smith*, pese a estar semicubierta por nubes que no dejaron tomar marcaciones a su pico más alto, el *monte Foster*. La velocidad se estaba acercando a los 125 nudos y a las 1203 hicimos vertical sobre el *cabo Smith*, punta NE de la isla del mismo nombre, donde pusimos proa a la Derrota Verdadera  $340^{\circ}$  e iniciamos el cruce del *pasaje Drake*. Volábamos entonces a 8.800 pies y el mar que veíamos parecía extremadamente calmo.

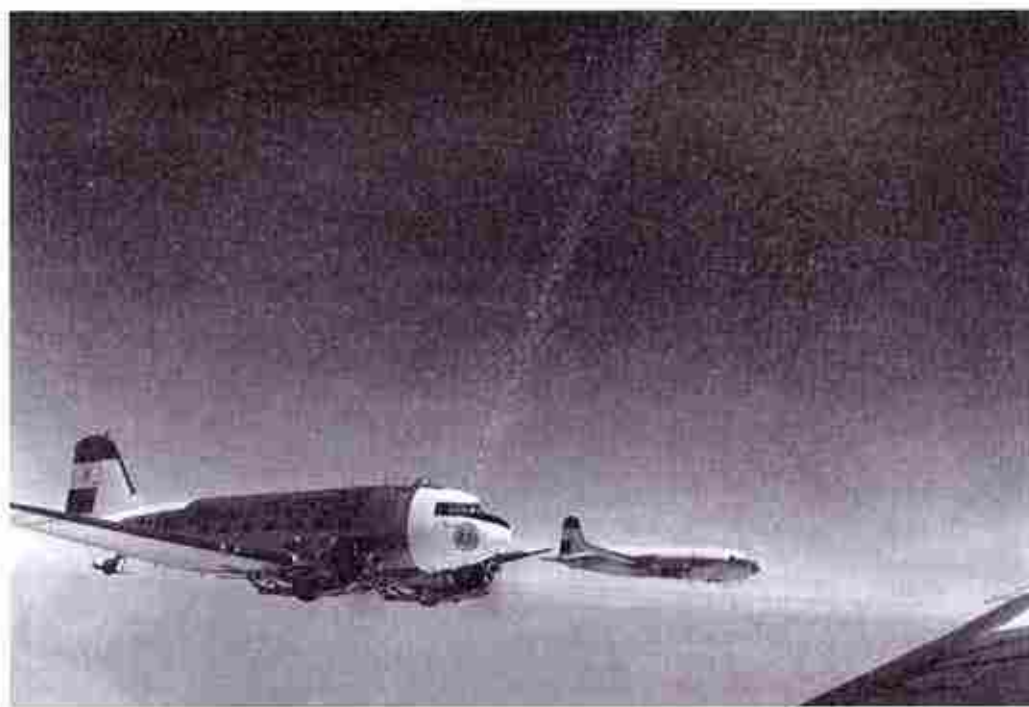


20/1/1962 a 1203 hs., vertical *cabo Smith* e islote *Barlow*, extremo norte de la *isla Smith*.  
Altura 8.800 pies, iniciamos el cruce del *Drake*.

Pronto vimos que por la proa estaba cubierto por nubes 8/8 a unos 6.000 pies, de modo que seguimos a nivel y a los pocos minutos volábamos sobre capa mientras el sol brillaba sumándose a la alegría que experimentábamos todos por sentir en ese momento que realmente habíamos cumplido nuestra misión y que regresábamos a nuestros hogares.

La *isla Decepción*, a la que no habíamos divisado por estar completamente cubierta de nubes, como es lo habitual, seguía en frecuencia de radio y su goniómetro emitiendo. Agradecemos a su jefe toda la colaboración prestada, cuando se oyó

la voz del capitán Acuña en su *DC-4 CTA-2*, que desde la mitad del *Drake* nos daba la bienvenida adelantada al continente, y nos informaba las condiciones meteorológicas que lo rodeaban. Tanto fue el entusiasmo en los 2 aviones al escuchar a "Chumo", al que todos querían saludar, que tuvo que pedirnos dos veces nuestra posición y altura de vuelo y prometió que pronto lo tendríamos a nuestro lado. Efectivamente fue así, pues al poco rato nos informó que ya nos tenía en su radar y de golpe lo vimos volando de vuelta encontrada, por supuesto, para luego dar un giro a la izquierda y situarse por nuestro babor. Todas las cámaras y las filmadoras de los dos aviones no paraban de tomar fotos mientras abandonábamos la frecuencia base y pasábamos a la de VHF. Seguimos un largo rato en formación, y la tapa de este libro hace honor al enorme agradecimiento a "nuestro" avión meteorológico, pues la foto en colores la obtuve con mi cámara personal de 35mm cuando el *DC-4 CTA-2* estaba enfilado con el *CTA-12*, apareciendo también parte del ala izquierda del *CTA-15*



*De regreso sobre el pasaje Drake. Por babor el CTA-12, el CTA-2 y ala izquierda del CTA-15.*

Seguimos volando sobre capa a 8.800 pies y dejamos de ver completamente la superficie del mar. La charla con el *DC-4* era interminable, pues nos estábamos poniendo al día de todas las novedades como viejas comadres que no se veían desde hacía un largo tiempo. El sol continuaba brillando imperturbable, la meteorología por la proa seguía estable y el contacto radio con *Ushuaia* informaba que tenía nubes altas y que las condiciones no cambiarían en las próximas horas.

Como si eso fuese poco, soplaban un ligero viento del S que nos permitía volar por arriba de la velocidad esperada. Los temas con el DC-1 se fueron agotando, el capitán Acuña nos dijo hasta luego y se alejó por nuestra proa y al poco rato lo perdimos totalmente de vista, siempre volando sobre la espesa capa de strato-cúmulus.

Los pilotos seguían tomando mate en forma interminable y el resto de la tripulación y supernumerarios tomábamos café y comíamos lo poco que teníamos, haciéndole bromas al famoso cocinero Vega, al que no olvidamos a pesar del paso de los años. Siempre que lo recuerdo, también vuelven a mi memoria los libros sobre la marina inglesa de la época de Nelson, cuando al cocinero sólo se le exigía saber hervir la carne existente, sin importar su estado, a la que siempre agregaba lo que podía, sin que fuera óbice que al hombre le faltara una mano, una pierna o un ojo. Es una suerte que ese concepto cambiara con el tiempo, pues el cocinero a bordo es hoy día un hombre realmente importante, al que se debe la felicidad o el descontento de la tripulación.

Al giro de tablero lo comprobé sólo un par de veces. El noble magnético hacía rato que detuvo su pequeña danza a las dos bandas de su rumbo base y una única recta de sol de velocidad me permitió ajustar un poco más la hora prevista de arribo al grupo de las *islas Wollaston*. Volar así era un placer, y cuando nos quisimos acordar le avisé a nuestro comandante que estábamos ya a unas 40 millas del *cabo de Hornos* y comenzamos entonces a descender, volando a 3.500 pies cuando avistamos las islas, teniendo a *Hornos* por el través de babor exactamente



*Reculando en el cabo de Hornos a 15:54 horas, hicimos proa a Ushuaia.*



a las 1534 horas. Al radiofaro de *Ushuaia* y su estación de radio ya los estábamos marcando desde hacía un buen rato.

Las aguas del *Drake* estaban otra vez extremadamente quietas, no se distinguía ni siquiera una pequeña cabrilla. Volví a rememorar nuevamente lo que este *cabo* fue y sigue siendo para todos los navegantes del mundo que transitaron sus aguas, y que con angustia le tomaban y seguirán tomando marcaciones una y otra vez para ver si avanzan hacia el Oeste. Los grandes veleros de velas cuadradas tuvieron que luchar a veces hasta tres largos meses con sus tripulantes semicongelados por el frío del invierno, maniobrando cabos y velas endurecidas como madera, casi inmanejables, hasta que pudieron hacer de nuevo rumbo al cuarto cuadrante. El mismo James Cook, en su primer viaje, hace ya casi 200 años, necesitó 33 días y llegar hasta el paralelo 60°S para poder caer al WNW. Iba a *Tahiti*, la isla del rey Jorge III, a observar el pasaje de Venus, y luego abrir sus órdenes secretas que le ordenaban buscar el continente perdido que debía estar al S del paralelo 40°. ¡Cuántas historias podrían contar estas aguas! ¡Cuántos escritores escribieron magníficos libros sólo traduciendo casi literalmente los Cuadernos de Bitácora de los clippers que unían la costa E con la W de los *EE.UU.*! ¡Qué estupendo debe haber sido ver navegar estas aguas al "*Northern Lights*", que en marzo de 1853 unió *San Francisco* con *Boston* en sólo 76 días y 6 horas! ¡O ver surcar estos mares siempre tempestuosos al más famoso de los "galgos del mar", al cliper "*Young America*", que en sólo seis días pasó de latitud 50°S del *Océano Atlántico* a los 50°S del *Océano Pacífico*! O ver largarse a cruzar el *Drake* a nuestro *San Juan Nepomuceno*, con sólo el instinto marinero de su capitán observando el barómetro y oteando mil veces el cielo y sus nubes y sus vientos antes de poner proa al S.

Perdón, amable lector, pero sobrevolar el "*Cape Stiff*" (*Cabo de Hornos*) de los viejos libros de navegación a vela y verlo hoy tan quieto, tan amable, me hizo acordar también de la enorme cantidad de naufragios y buques perdidos con sus tripulaciones enteras en esta zona, la *Isla de los Estados* y las *Islas Malvinas*. Pero el viejo *cabo* iba quedando por la aleta de babor y debíamos seguir volando.

Caimos ligeramente haciendo proa con el gonio, y contactamos con la *Base* y dimos el ETA correspondiente. Debajo del techo sobre el que habíamos estado volando el tiempo era bueno y sólo nos quedaba por delante un pequeño trecho. Comenzamos a arrancar todo lo que andaba suelto, dejar bien guardado el material de navegación, y a pensar en todo lo que tendríamos por delante esta noche. Sólo imaginábamos un buen baño caliente, ropa limpia, una cena normal, y luego una cama tibia y firme, de seres humanos normales. En todo el vuelo no me había acordado de mis problemas de garganta y estómago, lo que significaba en buen romance que estaba mejorando en firme y sólo era cuestión de tiempo que ese mal rato quedara en el recuerdo, algo que en realidad no sucedió así,

pues ese accidente me dejó secuelas que hasta hoy día las soporto aunque en forma muy atenuada.

Cuando dejamos atrás la *isla Navarino* y avistamos la “bahía de las aguas tranquilas”, sentimos una sensación de gozo y paz enorme, y las pulsaciones de todos los integrantes deben haber bajado considerablemente. Recordé entonces que en el año 1929 el piloto naval alemán Gunther Plüschow fue quien primero llegó a *Ushuaia* por vía aérea; y que años después el entonces capitán de navío aviador naval argentino Marcos A. Zar aterrizara allí también con un avión *Vought Corsair R-61* el 17/II/1933, iniciando así la Aviación Naval su acción en la zona, y como también recordáramos en el Capítulo II, el mismo capitán Zar, a bordo de un avión *Fairchild*, unió *Ushuaia* con *Morón* el 22/II/1937 en 11 horas y 30 minutos, transportando correspondencia. Desde ese entonces esta ciudad quedó unida a los sentimientos de la Aviación Naval: era una ciudad a la que todos los integrantes de la Armada la conocían y la sentían profundamente, y por una u otra razón aprendieron a quererla.

Supimos que nos estaba esperando un núcleo grande de gente, encabezado por el Gobernador del Territorio, capitán de fragata ® D. Ernesto M. Campos, y el Jefe de la Base Naval y Área Naval Austral, capitán de navío D. Silvio R. Cassinelli, acompañados por un grupo de jefes, oficiales, civiles, periodistas, scouts, sacerdotes; una gran banda de música, etc. Toda la ciudad iba a recibirnos.

Con nuestro numeral siempre por la aleta de babor dimos una vuelta alrededor de la ciudad a baja altura y a las 1615 aterrizamos seguidos por el *ULA-12* unos minutos después, luego de un tranquilo vuelo que nos llevó sólo 5 horas y 28 minutos. Fuimos carreteando por tierra firme sin temor ahora a quedar empanzados, y paramos los motores en la cabecera norte, a pocos metros del grupo de autoridades. Cuando el *12* paró también los suyos, se abrieron las puertas, se colocaron las escalerillas y encabezados por el capitán Quijada comenzamos a bajar a tierra mientras escuchábamos con asombro una estentórea gritería y aplausos y destellos de cámaras y vitores de conocidos y desconocidos que nos abrazaban y besaban como a estrellas de cine. Todos los de la *UT 78* nos sentimos confundidos y hasta algo avergonzados ante tamaño recibimiento. Al capitán Quijada no paraban de elogiarlo y abrazarlo, y ninguno de nosotros sabía realmente qué decir, pues no creíamos merecer en absoluto tantos festejos. De lo que no tuve en ese momento ni tengo ahora ninguna duda es que todas las lágrimas que observamos eran reales y salidas de lo más profundo de los allí reunidos; el caso es que, como creo haber ya dicho antes, todos los presentes sentían que ellos también habían efectuado el vuelo, pues la Armada Argentina era una sola, éramos todos.

Yo me aparté del grupo principal y me quedé conversando con mi compañero de Promoción 74 y gran amigo, el capitán de corbeta D. Oscar A. Bouza, que ocu-

paba el cargo de Juez Militar de Instrucción del Area Naval Austral, y también con el capitán de corbeta D. Juan A. Valente, de la 73 y buen amigo también. Pero pronto tuve que suspender la charla, pues el capitán Quijada debía ir a la radio local y pronunciar unas palabras, y nos encomendó a Checchi y a mi prepararlas, pues estaba tan solicitado que no podía ni pensar siquiera en lo que iría a decir.

Todos los oficiales y el Grupo de Apoyo fueron a la *Base Aeronaval*, donde el capitán Acuña ya se había encargado de encontrarles alojamiento, y él, Checchi, Quijada y yo, como buenos jefes, iríamos a la casa de huéspedes, que tenía mayor jerarquía militar y mejores comodidades. Evidentemente ya habíamos regresado otra vez a la realidad, a la vida normal.

Preparamos las pocas palabras en 5 minutos y fuimos a los alojamientos llevando una muda limpia de ropa que la teníamos guardada desde el lavadero de *Ellsworth*, pues nos habían invitado a cenar al capitán Quijada y a mí a la casa del gobernador, a quien conocíamos desde hacía muchos años, pues era un viejo pionero de toda esa zona. Fuimos a la casa de huéspedes, a los pocos minutos llegó el capitán Quijada, y nos alistamos para afeitarnos y asearnos convenientemente, pues ambas autoridades nos esperaban con sus respectivas esposas y nuestro aspecto no era muy presentable en sociedad.

Y ahí nos esperaba acechando solapada y traicionera la primera sorpresa de la civilización y de la Armada: abrimos los grifos del agua caliente y el agua salía helada en los tres baños de la casa. Como a los 15 minutos el agua seguía siendo helada y el camarero -que sin duda alguna debía ser pariente del conscripto Vega-, no tenía la mínima idea de qué era lo que estaba pasando, y para no romper el encanto de las cosas navales el teléfono tampoco funcionaba, y tuvimos que afeitarnos con esa agua casi helada a pesar de estar a fines de febrero. Como la hora a que venía a buscarnos el vehículo para llevarnos se acercaba inexorablemente, los 4 jefes, Quijada, Checchi, Acuña y yo, nos mirábamos con cara de espanto y nos dimos cuenta que habíamos llegado, al igual que cuando estábamos todos descompuestos del estómago en *Campbell*, a una situación en que realmente había que separar "los hombres de los niños", aunque comprendíamos que nuestros anfitriones no nos dieran agua caliente para que no nos sintiésemos fuera del ambiente polar, pero

El caso real e histórico y verdadero, es que de los 4 Jinetes del Apocalipsis, 3 sacaron pecho y se bañaron con el agua helada, y **uno**, vergonzosamente, no se animó y pasó ese *Rubicón* con un enorme frasco de colonia que usó durante toda la Expedición. Nunca delataré su nombre.

Temblando de frío se vistieron los valientes y fuimos primero a la *Estación Aeronaval*, donde nos esperaba a los 18 tripulantes un completísimo cóctel con gran abundancia de centolla, mi gran favorita. Cuando le contamos a los capitanes Campos y Cassinelli el problema del agua helada (fria no: **helada**), no sabían

qué decir ni hacer, y después nos dedicamos todos a reirnos del tema. Sin duda alguna ya habrían de encontrar un culpable y hacerle sentir el rigor de la justicia terrenal, pero esa ducha helada fue inolvidable e imperdonable.

De la *Estación Aeronaval* fuimos a la casa del gobernador, donde nos recibió su esposa, una de las señoras más encantadoras que hayan pasado por esa ciudad. También estaba la esposa del Jefe de la Base y entre ambas nos hicieron sentir en nuestro propio hogar. Fue una lindísima cena que se prolongó hasta muy tarde. Nos hicieron escuchar la cinta de nuestra llegada al *Polo*, grabada en *Ushuaia*, pero estábamos todos muy cansados y esa cinta era ya noticia del diario del mes pasado, de modo que la dejaron de reproducir y nos retiramos a dormir después de agradecer todas las atenciones que habían tenido con nosotros. La casa de huéspedes tenía calefacción y estaba funcionando, de modo que encontramos esta vez un ambiente acogedor.

Pero Checchi no estaba, pues con los mecánicos y los técnicos del Grupo de Apoyo habían ido a los aviones a retirar los esquís y guardarlos bien estibados y trincados en el *DC-4*, junto a nuestros equipos de cruce de mar y de zona polar, provisiones, etc., y todos los demás elementos traídos de *Campbell*. Fue un placer volver a poder caminar libremente por el interior de nuestro avión otra vez. Los eficientes miembros del Grupo de Apoyo también regresarían en el *CTA-2* con el capitán Acuña, cómodamente instalados ahora y no como cuando volaron a bordo de los *DC-3*, donde tuvieron que pasar casi 6 horas incómodos y con frío. La maniobra ya estaba terminada, de modo que a la rastra lo trajimos al capitán-ingeniero y ordenamos a los oficiales y personal irse también a descansar. A las 0100 del domingo 21 de enero ya estábamos en nuestras camas y creo que a más tardar a las 0105 estaban casi todos dormidos, no sin avisar antes que nos despertasen a las 0630 y poner nuestros despertadores personales también a esa hora. La *Base* se había encargado amablemente de evacuar todos los despachos que enviamos, al norte y al sur.

Pensábamos despegar a las 0900 rumbo a *Río Gallegos*.-

## Capítulo XIV

### Destino final: Aeroparque Jorge Newbery

Esa madrugada, pese al lógico cansancio, de nuevo no pude conciliar el sueño. Me levanté y fui al living con la novela "Cuentos del Pacífico Sur" que había llevado para leer en los ratos libres o cuando no pudiese dormir, pero sólo había llegado a la página 100 y tenía pocas probabilidades de adelantar. Eran la 0130 del domingo 21 y estuve leyendo hasta cerca de las 0300, cuando de golpe sentí un mareo muy fuerte, gran cansancio, y consideré conveniente regresar al dormitorio y hacer un esfuerzo para dormir un rato y relajarme. Tenía miles de cosas en la cabeza, pero una voz interior me ordenaba considerar todo lo acontecido en nuestra expedición y sacar conclusiones y vislumbrar el futuro. Todo estaba demasiado fresco como para encontrar las muchas verdades que estaba buscando, y consideré que las cosas debían sufrir un proceso de maduración lógico antes de encontrar las respuestas correctas. No sé a qué hora pude dormir, pero de improviso pegué un salto cuando el reloj despertador me indicó que eran ya las 0630 y empezaba otro día.

Todos nos levantamos, ninguno previó afeitarse o tomar otra ducha helada, y a las 0700 nos sentamos a desayunar con buenas tostadas, leche fresca y un excelente café que nos recordó que había otra vida que nos estaba esperando. Quince minutos después pasó la camioneta a buscarnos y en muy poco tiempo llegamos a la pista, donde todos nuestros tripulantes ya nos estaban esperando. Preparamos los despachos de partida, alisté las cartas, el pronóstico meteorológico seguía siendo favorable con vientos moderados del SSW, y a las 0830 conversamos un rato con los capitanes Campos, Cassinelli, Oliva Day y Bouza, que tuvieron la deferencia de irnos a despedir. Sinceros abrazos y fuertes apretones de mano, motores en marcha, y a las 0915 despegamos rumbo a *Río Gallegos*. Ganamos altura volando en círculo sobre la *bahía*, la ciudad todavía medio dormida, y al poner rumbo a *Gallegos* el velocímetro nos indicaba 135 nudos, número que hacía rato que no veíamos. Trepamos hasta los 8.000 pies para salir de otro clásico amontonamiento de nubes que nos quitaba toda visibilidad y a las 1030, volando por arriba de todo el sistema, vimos de nuevo el Sol, pero éste era caliente otra vez, y lo notábamos en la temperatura del domo y en que la calefacción no estaba trabajando después de mucho tiempo. Volvimos a ver tonalidades grises y verdes sobre la tierra y al estar sobre el *estrecho de Magallanes* observamos que efectivamente estaba soplando una buena brisa desde el SSW.

La baliza de la *estación aeronaval* se escuchaba nitida y era agradable ver que las agujas del gonio cobraban vida de nuevo y nos indicaban el rumbo a seguir.

El escuchar la estación de radio local también nos resultó agradable: estábamos navegando terreno propio y el contacto radio nos aseguró que en *GAI* también nos estaban esperando. Fuimos perdiendo altura, observamos de nuevo la ría con todos sus bajíos y a las 1111 tocábamos la pista que nos había visto realizar muchas prácticas de despegue con jatos y esquís, cuando su uso era todavía un poco extraño a nuestros pilotos, que ahora ya no tenían problema alguno con ellos después de la campaña.

Toda la *Base* estaba formada, con su Jefe al frente, el capitán de corbeta aviador naval D. Carlos J. M. Sagastume, querido amigo y compañero de promoción. Después de los saludos protocolares que no fueron tales, dado la efusividad de Charlie, nos confundimos en un estrecho abrazo y luego otro con su esposa Betty, amiga mía desde sus 15 años. Todos los hombres dejaron sus puestos de formación y nos rodearon para felicitarnos de toda forma. Encontramos la *Base* muy limpia y ordenada, muy mejorada en todos sus aspectos. Había una buena cantidad de periodistas, grabamos para la radio de la ciudad y luego tuvimos una copa de champaña con el gobernador, donde también estuvo el Obispo, para finalmente almorzar todos juntos escuchando inmerecidas loas. Las palabras del teniente de navío Pittaluga, comandante del *CITA-12*, emitidas por LT14, fueron muy sentidas y aplaudidas, pero debíamos continuar el vuelo. Agradecemos tantas muestras de afecto y regresamos a la *Base* de nuevo, pues habíamos recibido un despacho de la *BAPF* donde nos conminaban aterrizar antes de las 2300, "para que el asado no se pase", como correspondía a todo recibimiento argentino, aún en el rancho más pobre del territorio.

El pronóstico en la *provincia de Buenos Aires* no era favorable, pero debíamos alcanzar por lo menos a la *BACT*; y llegar con tiempo a la ceremonia del día siguiente en el *Aeroparque* a las 1030 horas. Casi pecando de descorteses, pudimos dar los abrazos finales y subir a los aviones a las 1430. Motores en marcha a las 1445, y el fuerte viento del SW nos permitió despegar a las 1453 luego de correr menos de 500m. Las sonrisas de los pilotos al sentir que sin los esquís y muy aliviados de peso los *DC-3* volvían a ser unas máquinas admirables, eran enormes e interminables, y pronto el mate y el café comenzaron a circular de nuevo mientras todos nos sentíamos completamente relajados, sin el constante estrés que como enorme mochila de piedra sentimos durante toda la Operación. Y era lógico: los aviones iban con su peso normal, todas las ayudas radioeléctricas funcionaban, el viento era del sector de popa, las nubes permitían ver perfectamente la superficie, el compás magnético y el giro de tablero estaban como clavados, y así el navegar era cosa de niños.

Trepamos por primera vez a 15.000 pies, usamos oxígeno, y el indicador de velocidad parecía jugar nos una mala broma al darnos valores que no podíamos

creer, y como tenía poco trabajo y el funcionamiento del radar doppler fue uno de mis grandes dolores de cabeza, lo puse en funcionamiento y con gran sorpresa de todos comenzo a trabajar y confirmarnos que estábamos volando a 200 nudos, con un viento de mas de 70 por la aleta de babor. El capitán Quijada ordenó rumbo a la *BACE*, y al poco rato recibimos un despacho firmado por mi compañero de promoción capitán de corbeta aviador naval D. Siro De Martini, muy amigo de nuestro Jefe también, que se desempeñaba allí como Jefe del Estado Mayor de la Fuerza Aeronaval N° 2, cuyo Jefe era el capitán de navío aviador naval D. Néstor S. Noriega, quien nos invitaba a descender por unos minutos antes de seguir a *Punta Indio*. Pero se confirmó el pronóstico del frente en nuestra ruta, que sin duda alguna nos traería problemas, de modo que con gran pesar y recordando la conminatoria invitación de *Punta Indio*, tuvimos que informarles que seguiríamos de largo.

A las 1945 volábamos sobre *Espera* y tuvimos que caer a estribor ante el aspecto amenazador que tenía el frente que se extendía entre *Tandil* y *Azul*. Nubes negras de gran desarrollo vertical, rayos y relampagos por doquier, y comenzamos a zarandearnos como en una coctelera mientras nos alejábamos de la zona hacia el E, casi con proa a *Mar del Plata*. Al poco rato comenzo a mejorar la situación, que resultó localizada en un área muy chica, y de golpe se abrió el techo, apareció una luna anaranjada, como picada por la viruela, y luego algunas estrellas que ni por asomo tenían la belleza de las que nos había mostrado la zona de los *mmataks Foca*. Disminuimos la altura de vuelo, caimos a babor y al poco rato escuchábamos el radiofaro de *Punta Indio* y el vuelo se normalizó completamente. Todo el sistema que nos hizo bailar una hora antes quedó atrás y la noche volvió a ser apacible. Al contemplar la pista con su nuevo sistema de luces de aterrizaje en cuya instalación estuve involucrado a comienzos del año anterior, me invadió una sensación de orgullo y alegría. Las voces preparando-se para el aterrizaje eran ahora risueñas, sin tensión alguna.

Luego de haber estado en el aire 7 horas y 32 minutos, a las 2225 tocamos la pista suavemente y las revoluciones de los motores parecían seguir las pulsaciones de todos los tripulantes. Ya estábamos en casa de nuevo. Fuimos carteteando despacio, esperando que el *12* estuviese casi prácticamente a nuestro lado, mientras el oficial de la torre se olvidaba de la seriedad y profesionalismo de los sistemas de comunicaciones y los tonos mesurados de voz, y daba rienda suelta a toda la alegría que embargaba a nuestros camaradas que estaban en tierra, que también emocionalmente nos acompañaron durante la operación.

Como ya dijimos con anterioridad, todos fuimos al *Polo Sur*, no solamente la docena de hombres que tripuló los aviones.

La Base estaba formada con todo su personal para recibirnos, junto a un grupo grande de familiares y personal civil. Primero bajó el capitán Quijada, como correspondía, quien recibió un enorme abrazo del capitán de navío aviador naval D. Raúl E. Galmarini, Comandante de la Fuerza Aeronaval N° 1, y luego otro del capitán de fragata aviador naval D. Alberto R. Garibaldi, mi ex Jefe de Base durante los primeros meses de 1961. Después nos tocaron a todos los demás los abrazos interminables del resto del grupo de recepción, que era enorme, pues también estaban los mecánicos, técnicos, obreros, suboficiales, marineros, hasta los conscriptos que por una u otra razón nos conocían. No había antigüedad ni galones. La alegría era desbordante y las preguntas eran una cadena continua, hasta que una cuerda y estridente voz femenina se elevó por sobre toda la algarabía y recordó que "el asado no espera"; y a las 2300 con matemática exactitud nos sentamos a tomar tranquilos los primeros vasos de vino y empezamos con los chorizos y morcillas de rigor hasta que siguieron las mollejas, ñoñocitos, y luego todos los cortes de carne vacuna, porcina y avícola que integraban el surtido y completo repertorio. Fue un asado que cumplía con todos los requisitos que la ley impone.

El capitán Acuña, que había aterrizado antes que nosotros, ya había hecho llevar junto a nuestros aviones los esquís para ser colocados mañana a primera hora, y estar así preparados para la llegada "oficial" al *Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires*.

Naturalmente que al igual que en *Ushuaia* y *Río Gallegos* la cantidad de preguntas era superior a la capacidad de respuestas por nuestra parte, pero el caso es que el asado -muy bien preparado- fue desapareciendo con mayor velocidad que la esperada y a las 0210 ya del lunes se brindó la formal bienvenida con una copa de champaña, como correspondía.

A las 0300 tuvimos una reunión oficial para recibir órdenes respecto a las respuestas que debíamos dar a los periodistas que sin duda alguna pulularían dentro de pocas horas junto a los aviones. No fue de mi agrado el que nos indicaran qué decir o no decir, pues en nuestra Operación no hubo en absoluto ningún misterio y todo fue hecho a tono con el accionar permanente de la Armada. Los pequeños agregados o quites sólo servirían para que alguien no muy ducho en relaciones públicas se escapara sin querer del libreto y no concordase con las órdenes emanadas de la superioridad. Pero así fueron las cosas y más adelante también volvieron a ser en *Buenos Aires*.

Me dieron un camarote vacío, que no era el que ocupaba antes, aunque sí tenía agua caliente, y vuelta a no poder conciliar el sueño hasta las 0500, en que apagué la luz y traté de dormir un rato, aunque no estaba cansado en absoluto esta vez. A las 0730 nos despertaron, nos aseamos como corresponde, nos pusimos





*BAPL: el CTA-15 con esquis otra vez listo a despegar, junto a los Panther 109 y 114.*

los mamelucos anaranjados de vuelo, desayunamos con mucha compañía y a las 0845 estábamos junto a los aviones.

Despegamos a las 0925, con bastante anticipación. Al acercarnos a la Escuela Naval Militar de *Río Santiago*, en formación cerrada descendimos sobre los edificios de la escuela e hicimos una doble pasada como afectuoso saludo a todos los cadetes, a quienes en el futuro les correspondería la tarea de completar puntos que quedaron sueltos o incompletos en nuestro vuelo. Con otros equipos, otros aviones, pero el mismo espíritu de unidad naval y orgullo de pertenecer a una Institución llena de prestigio.

Establecimos contacto VHF con la torre de *Aeroparque*, que nos volvió a confirmar que la hora de aterrizaje seguía siendo la prevista, a las 1030 horas de ese lunes 21 de enero de 1962. Dimos varias vueltas para perder tiempo sobre el río y exactamente a las 1030, sin necesidad de sextantes periscópicos a burbuja ni cálculos del error del giro de tablero o compás magnético, los dos aviones tocaron la pista en cabecera y a corta distancia entre ambos se acercaron a la torre en la zona militar donde estaba el comité oficial de recepción. Se detuvieron los cuatro motores al mismo tiempo, también sincronizadamente se abrieron las puertas, se colocaron las escalerillas y entre los aplausos de los presentes, que fueron menos de los que pensábamos, bajamos todos a tierra.

El vuelo había concluido. Gracias al Buen Dios todo había funcionado a la per-

fección, no habíamos tenido ningún percance serio, los aviones se comportaron de acuerdo a lo planeado y todos estábamos sumamente contentos con la tarea realizada. Los familiares nos rodeaban, muchos fotógrafos y micrófonos, una fotografía de todos los 12 integrantes junto al CTA-12, y después volvimos a subir a los aviones para dejarlos estacionados a un costado de la pista de rodaje para que el público pudiese visitarlos.



*22/1/1962: el CTA-12 y el CTA-15 descansan en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires luego del Primer Vuelo Argentino al Polo Geográfico Sur.*

Luego de terminada la ceremonia salimos en un auto con el capitán Quijada y respectivas esposas para ir a nuestros hogares a cambiarnos y luego presentarnos esa tarde en el Ministerio de Marina, para una audiencia con las autoridades de la Institución.

A pocos metros de andar por la costanera, pasó junto al nuestro el auto del señor Presidente de la Nación, Dr. Arturo Frondizi, que se dirigía a la Casa de Gobierno. El capitán Quijada había sido Edecán del Dr. Frondizi y existía entre ellos una buena y respetuosa amistad. Al vernos, el Dr. Frondizi saludó muy amablemente y paró su coche unos metros delante del nuestro. De inmediato bajamos con el capitán Quijada y nos acercamos, pero el Dr. Frondizi se había bajado también y se acercó a nosotros con los brazos abiertos y dio a nuestro Jefe un efusivo abrazo, luego de lo cual fui presentado y también me dio a mi otro abrazo más protocolar, aunque también afectuoso. Nos parecía mentira



La U.T.7.8 formada en el Aeroparque junto al CTA-12 el día 22/II/1962. De izquierda a derecha: TF Dinnisi, TN Pittaluga, TF Martini, TF Grondona, CC Margalot, CF Quijada, CC Checchi, CP Rodríguez, TF Pérez, SS Franzoni, CI Ellas y CI Ibasca.

estar en una avenida llena de tráfico desordenado, parados sobre el pasto de la vereda conversando con el señor Presidente, pero fue así. Le expresé al capitán Quijada que se pondría al habla con el Ministro de Marina, para que cuando fuese conveniente toda la tripulación le efectuase una visita en la Casa de Gobierno, donde se podría conversar más tranquilamente. Se despidió también con un gesto amable a las señoras y continuó su viaje.

Esa tarde fuimos recibidos por los señores almirantes Clément, Penas, Sánchez Sañudo, Palma, y otros jefes superiores cuyos nombres no los he anotado, lamentablemente. Fue una reunión muy agradable, llena de preguntas de todo tipo, realizada dentro de un ambiente de gran camaradería, donde imperó el sincero orgullo de la Institución ante una Operación que implicó todos sus estamentos y donde se comprobó que con pocos medios bien mantenidos y manejados se pueden cumplir grandes objetivos.

El Ejército y la Fuerza Aérea nos felicitaron y condecoraron, tuvimos que asistir a muchos actos, estar en TV y audiciones de radio, dar charlas en universidades y escuelas, y sostener largos interrogatorios por parte de periodistas de la capital y del interior. Como sucede en todos estos casos, el espacio que nos dieron los diarios los primeros días fue disminuyendo lentamente, todos los miembros de la U.T.7.8 se desperdigaron a sus nuevos o viejos destinos, yo tomé el comando del *Hydrográfico A.R.A. Chiriguano* y en todo minuto libre me dediqué a clasificar el material traído del Sur y preparé, ayudado por algunos oficiales que podía encontrar durante mis permanencias en *Buenos Aires*, los extensos informes. Lo que mayor tiempo me llevó fue la recopilación de todas las fotografías tomadas durante la Operación, pues el revelado de muchas fue malo y se perdieron. Por suerte se salvaron las tomadas durante el vuelo entre *Ellsworth* y el *Polo*, y ellas y el excelente trabajo del Servicio de Hidrografía Naval permitieron el dibujo de la Carta Especial N "P" 2, DE CABO ADAMS AL POLO SUR, de la cual hablaremos en el último capítulo.

Pude escribir esta obra, repito, por contar con una excelente memoria hasta el día de hoy, y copias de notas oficiales, mi Diario Personal de toda la Expedición, donde anotaba hasta los mínimos detalles, fotos tomadas con mi cámara particular de 35mm, y copias de la mayor parte de las oficiales, como expresara al comienzo de estos recuerdos.

El próximo Capítulo se referirá a las actividades realizadas con posterioridad a nuestro vuelo hasta el año 2002, fecha en que decidí escribir este libro. Ruego indulgencia al lector por los errores involuntarios que pude haber cometido, pero la verdad de los hechos y la honestidad con que fue escrito es tal vez su única virtud.-

### Actividades posteriores al vuelo del 6/I/1962

La actividad antártica argentina con posterioridad a la *Primera Expedición Argentina al Polo Sur* continuó ininterrumpidamente hasta nuestros días, y los hitos principales, sobre todo la posterior llegada al *Polo* de la Fuerza Aérea y de dos expediciones del Ejército, son los que recordamos también en nuestro libro. Todos son hechos que deben estar a la par de las actividades de la Armada desde los comienzos del siglo pasado. Nobleza obliga.

La Fuerza Aérea Argentina no estaba en absoluto alejada de los vuelos sobre el *territorio antártico*, y uno de sus oficiales, un viejo y estimado amigo de quien escribe esta líneas, el entonces capitán **Mario Luis Olezza**, otro de los grandes enamorados del *continente blanco*, despegó de *Río Gallegos*\* el 2/XI/1962 con su *Douglas C-47 TA-33* modificado con motores de *DC-4*, y anevizó en la *Base Matienzo*\* luego de 0755 horas de vuelo. Su intención era llegar también al *Polo Sur*, pero las malas condiciones de la pista y 9 intentos fallidos de despegue lo obligaron a llevar el avión a otra pista cercana a la vieja nuestra, pero construida a pico y pala, y así pudo despegar y luego de nueve horas anevizar el 1° de diciembre en *Ellsworth*\*. Desenterraron allí los *jatos* dejados por el mayor USAF James Lassiter en 1957/58, pues el *TA-33* no fue provisto de ellos en *Buenos Aires*, mas no encontraron los fundamentales "iniciadores" y debieron construir en esa *estación* los cuatro soportes y los iniciadores siguiendo instrucciones de *Buenos Aires* a través de un radioaficionado. Pero **debían** efectuar el vuelo. Despegaron el 10/XII/1962, pero falló uno de los iniciadores "caseros" y provocó un incendio que destruyó totalmente el avión. Olezza sufrió quemaduras y la luxación de un codo, pero no perdió sus sueños de llegar al *Polo*.

Gallardamente, el capitán Olezza había recordado antes que luego del vuelo de la Aviación Naval "sintió vergüenza como aviador militar, pero una gran alegría como argentino, pues estaba convencido que era misión de la FAA abrir esas rutas".

Los vuelos en condiciones mucho más que adversas y rayando la temeridad seguían siendo noticia diaria. En 1964, por el estado de los hielos, el *rompehielos A.R.A. General San Martín* sólo pudo acercarse a 130 millas de la *Base Matienzo*. Los dos aviones *DHC-2 Beaver* de la *Base (P-05 y P-06)*, hicieron un puente aéreo operando sobre un *témpano tabular* de 2.000 metros de longitud y 450 de ancho, y en catorce horas y media de operaciones continuas transportaron a la *Base* 31 pasajeros y 2,4 toneladas de carga.

El mismo año, un avión *Neptune 2-P-107* de la Armada, entre el 9 y 10/IX/1964 y al mando del capitán de corbeta D. Eduardo Costa, realizó un vuelo glaciolo-

gico entre la *Base Aeronaval Comandante Espora* y latitud 65°S, con regreso directo a la misma, y el 6/X el mismo avión, pero ahora a cargo del capitán de fragata D. José L. Nicolini, realizó un vuelo similar al *Mar de la Flota* y regreso.

La Fuerza Aérea Argentina también se mostró activa al llegar la primavera de ese año 1964 y en el mes de septiembre formó una FATA con 5 aviones. Uno de ellos, un C-47 modificado, el *TA-05*, despegó de *Río Gallegos* el 18/IX y luego de 0616 horas de vuelo anevizó en *Matienzo*, regresando a *Río Gallegos* dos días después. El 24/IX/64 el *TA-05*, ahora bajo el comando de Mario L. Olezza, despegó nuevamente de *Río Gallegos*, pasó el *Círculo Polar*, sobrevoló *bahía Margarita*, alcanzó los 70° S sobre el *Weddell* y anevizó en *Matienzo* luego de haber recorrido 1.242 millas en 10 horas y 18 minutos de vuelo, regresando el día 27 nuevamente a *Río Gallegos*.

El siguiente año 1965 también fue de gran actividad en cuanto a vuelos a larga distancia. En el mes de enero, dos aviones *Albatros (4-BS-1 y 4-BS-3)* de la Armada volaron desde *BACE* hasta *Decepción*, donde amerizaron y rato después emprendieron el regreso. En abril, el *4-BS-2* voló desde *BACE* a *Río Gallegos* y de ahí a la *isla Decepción*, donde evacuó un herido grave y regresó a la *BACE*.

La FATA, por su parte, también realizó varios vuelos al *pasaje Drake* para adiestramiento de sus tripulaciones y comprobación del material aéreo. El 7/III los fuertes vientos de la zona provocaron daños en el timón de profundidad del avión *Douglas TA-05* estacionado en *Matienzo*, y un *trifibio Albatros BS-03* transportó personal y material a esa *Base* para realizar las reparaciones. El *TA-05*, una vez reparado, regresó a *Río Gallegos* el día 16, apoyado en su cruce del *pasaje Drake* por el *Douglas C-54 TC-48* y los *Albatros BS-02 y BS-03*.

El ya trimotor (en los despegues) *TA-05* al mando ahora del obstinado comandante Mario L. Olezza, despegó el 22/IX/65 de *Río Gallegos* y anevizó en *Matienzo* el mismo día, y el 2/X voló a la *Base Belgrano* para efectuar la búsqueda del *Cessna U-17 A (AI-205)* del Ejército accidentado en la ruta a la *Base Sobral* del Ejército Argentino. El avión accidentado fue encontrado dos días después en  $\phi = 78^{\circ}43'S$  y  $\omega = 36^{\circ}31'W$ , en un lugar de *grietas* que impedían el anevizaje. Se les arrojó elementos de supervivencia y posteriormente sus 4 integrantes fueron felizmente rescatados por una patrulla del Ejército a cargo del capitán Gustavo A. Giró Tapper, jefe de la *Base Belgrano*. En este vuelo del comandante Olezza a *Belgrano* se trasladó el coronel D. Jorge Edgard Leal, jefe de la Operación 90, Primera Expedición Terrestre Argentina al *Polo Sur*.

Al *TA-05* se le había averiado seriamente un amortiguador y ello era prácticamente el fin de sus vuelos en la *Antártida*. Por esa razón se conformó la **Operación Socorro**: un avión cuatrimotor *Avro Lincoln B-022* despegó de *Río Gallegos* a las 0415 del día 28/X/65 y alcanzó *Belgrano* a las 1457 horas. Lanzó varios bultos sobre ella, fundamentalmente el amortiguador del *TA-05*, y regresó

al norte aterrizando a las 0052 del día 29 luego de recorrer 3.628 millas en 2027 horas. Este es un vuelo muy recordado en la FAA, por justas y sobradas razones. Los dos *Beavers PA-05* y *PA-06* que estaban en *Mattienzo*, pudieron finalmente encontrar buen tiempo y decolaron a su vez hacia *Belgrano*. El *TA-05*, ya ahora totalmente operativo otra vez, salió a su encuentro y los acompañó las últimas dos horas de vuelo; ya estaban en su punto de partida los 3 aviones de la FAA. Finalmente, el *TA-05* voló al sur y en  $\phi = 84^{\circ}19'S$  y  $\omega = 39^{\circ}20'W$  conformó un depósito de combustible para la Operación 90 del coronel Leal.

La FAA tenía planes muy firmes sobre su rol en la *Antártida*. Ya vimos que después del accidente del *TA-33* alistó otro *DC-3*, el *TA-05*, gracias a los esfuerzos del comandante Olezza. A pesar de que los tiempos militares casi siempre planean obras que deben estar listas antes de darse las órdenes, esta vez el avión pudo ser preparado con mayor tranquilidad, ya que se contaba además con un grupo humano compacto con sólida experiencia en la zona a operar. Al *TA-05* se le sumaron para la expedición dos aviones *Beaver*, el *PA-05* y el *PA-06* basados en *Mattienzo*, como ya comentáramos anteriormente. La **Operación Sur** estaba en marcha.

Fundamentalmente, el *C-47 TA-05* era un bimotor al que para los despegues se le había instalado en el cono de cola una turbina a reacción *Morane Schneider* que operaba con nafta 100/130 y aerokerosene JP1, y sus motores fueron cambiados por dos P&W R1830 con sólo 800 horas de uso. También se le instaló en su vientre un sistema de 4 *jatos*, depósitos auxiliares de combustible, tren reforzado de aterrizaje esqui-ruedas, esquis con una capa de teflón, un sistema de navegación con lo más adelantado de la época, un radar de navegación y meteorológico, radar y radio-altímetro, instrumentos para medir variaciones magnéticas, un sextante periscopico a burbuja, y sobre todo un compás polar N-1, lo más eficiente para navegar en altas latitudes, etc. Olezza tuvo en cuenta la experiencia de la *UT 78* y equipó su grupo con el mayor esmero posible. Estando los tres aviones en la *Base Belgrano*, cumplidas las funciones auxiliares que hemos visto anteriormente y ya en contacto directo con nuestro viejo amigo el Dr. Luis Aldaz, que estaba otra vez de Jefe Científico de la *Estación Polo Sur*, sólo debían esperar condiciones meteorológicas para emprender el vuelo.

El 3/XI/1965 despegaron de la *Base Belgrano* a las 0300 horas. Hasta los  $85^{\circ} S$  tuvieron ayudas visuales con la carta que había levantado la *UT 78*, pero después venía la inmensa planicie blanca y sus únicos apoyos serían otra vez el Sol, el radar y la buena vista de los tripulantes. La *Estación* fue avistada a ojo desnudo por Olezza casi al mismo tiempo que su radar, a unas 40 millas, y confirmada con la ayuda de los prismáticos que acompañaban a los pilotos. Los dos monomotores anevizaron primero y el trimotor unos minutos después, alrededor de las 1100 de la mañana, y ese 3/XI/1965 fue cuando por segunda vez ondeó el Pabellón Argentino en latitud noventa sur.

Ya cumplida la primera etapa sin inconvenientes, fueron autorizados a continuar la segunda a *McMurdo*, pero al intentar decolar el trimotor el día 8 con una temperatura exterior de  $-65^{\circ}\text{C}$ , les fue imposible siquiera mover el avión. El aceite estaba congelado como piedra; pero la temperatura subió unos grados y el día 20/XI, después de trabajar arduamente durante muchas horas, lograron poner sus motores en marcha y decolar con la turbina y sus 4 cohetes rumbo a la *Base* americana *McMurdo*, donde anevizaron luego de 0533 horas de vuelo el mismo 20/XI/1965. *El vuelo transpolar se había cumplido*, finalmente; y al comandante Olezza un dentista local le extrajo sin problemas una muela que lo había hecho sufrir bastante durante toda la operación. El *TA-05* fue reparado y recorrido, las comunicaciones establecidas, los planes vueltos a estudiar, de modo que al tener pronóstico favorable despegaron el 25/XI rumbo nuevamente hacia el *Polo Sur*. Al acercarse despegaron los *Beavers*, siendo los primeros monomotores que anevizaron y despegaron desde la *Estación Amundsen-Scott*, y en formación regresaron a lo largo del meridiano  $41^{\circ}\text{W}$ . Las condiciones meteorológicas en *Sobral* y en *Belgrano* comenzaron a empeorar, de modo que Olezza ordenó a los *Beaver* que anevizaran en *Sobral* y esperaran condiciones favorables. Con una mezcla de gonio con instrumentos y visual entre nubes espesas, lograron anevizar en *Belgrano*, recibiendo los interminables abrazos de toda la *Base*. El *vuelo transpolar* había dejado de ser un sueño. Las alas argentinas habían llegado a la mayoría de edad. El 8/XII decolaron de *Belgrano* y aterrizaron en *Matienzo*, el 18 regresaron a *Río Gallegos* y el 20/XII/1965 aterrizaron en el *Aeroparque* y luego *El Palomar*. El *TA-05* estaba en su casa de nuevo cubierto de laureles. Gracias de nuevo estimado "pelado" por recordar públicamente la pequeña ayuda que tus colegas de la Armada te prestaron para el histórico vuelo; pero no son los consejos ni las cartas de vuelo los que efectúan las hazañas: son los hombres y los elementos preparados a conciencia.

Los dos *Beaver* regresaron a *Belgrano* con buen tiempo y luego volvieron al continente a bordo del *A.R.A. General San Martín*. La Operación Sur había concluido exitosamente. Los sueños del cuarto motor del *C-47*, comandante Olezza, finalmente se vieron cumplidos.

Las tripulaciones de los 3 aviones fueron:

#### TA-05:

Comandante	D. Mario Luis Olezza, Comandante
Capitán	D. Carlos F. Bloomer Reeve, 2do. Comandante
Primer teniente	D. Roberto C. Tribiani, Navegador
Suboficial principal	D. Miguel A. Acosta
Suboficial principal	D. José Hausser
Suboficial auxiliar	D. Juan C. Rivero, radio-operador.
Sargento ayte.(EA)	D. Julio G. Muñoz, observador.
Cabo primero	D. Gerardo Mateos, fotógrafo aéreo



**Beaver PA-05:**

Mayor D. Jorge R. Muñoz, Piloto  
Primer teniente D. Alberto A. Cano, Copiloto

**Beaver PA-06:**

Primer teniente D. Eduardo Fontaine, Piloto  
Suboficial principal D. Juan C. Nassoni, mecánico

Los viejos sueños de otro estimado y respetado amigo antártico, general D. Hernán Pujato, pudieron ser finalmente cumplidos por otro también viejo camarada de esas latitudes, el entonces coronel D. Jorge Edgard Leal, ambos de amplia experiencia en la zona. La expedición fue llamada **Operación 90. Primera Expedición Terrestre Argentina al Polo Sur**, y fue preparada durante 3 años, desde la *Base Belgrano*, a la que llegó el coronel Leal a bordo del *TA-05* del comandante Olezza el 2/X/1965, como ya lo mencionáramos. De inmediato se dedicaron a organizar la búsqueda del *Cessna AF-205* que el día 30/IX, volando desde la *Base Sobral a Belgrano*, se vio obligado a efectuar un anevizaje de emergencia. Este monomotor era de fundamental importancia para los planes del coronel Leal, por lo que en la madrugada del día 3 y a pesar de los problemas con un amortiguador el *TA-05* inició la búsqueda, que resultó positiva y días después fueron rescatados sus tripulantes por una patrulla terrestre. Y como dijéramos también anteriormente, este acto de real hermandad inter-fuerzas tuvo como resultado que el *TA-05* quedara inoperable hasta que le trajeran repuestos por vía aérea, otra hazaña de las tantas que debieron protagonizar nuestras FF.AA. en el *continente blanco*.

El Ejército debía llegar también al *Polo Sur*. Pudo obtener los medios necesarios y contaba con mucha gente con amplios conocimientos: el coronel Leal era un *antártico* con muchos años en la zona, con gran experiencia; y el eficiente jefe de la *Base*, capitán Giró Tapper, con todo su personal de también curtidos antárticos, cumplió las órdenes de operaciones preparando la expedición con todo el celo y capacidad posibles. Los mecánicos conocían hasta el último tornillo de los vehículos a utilizar y los conductores de perros eran también parte integral viva de los trineos, pues ninguno olvidaba las enseñanzas de Amundsen medio siglo atrás.

La Orden de Expedición N° 2 fue releída y analizada muchas veces. La *Antártida* no perdona dudas ni errores. La *Base Sobral\** estaba lista y el comandante Olezza también pronto a conformar con su *TA-05* el *deposito* de combustible y viveres en Latitud 84°19'S y Longitud 39°20'W. No podían esperar el año entrante: la *Base Belgrano* estaba ya a peligrosas 2 millas del borde de la *barrera de Filchner* y la nieve y los hielos podían cubrir las rutas establecidas y depósitos esenciales a lo largo de la derrota. Debían partir de inmediato.

El día 26/X/1965 a las 1000 horas iniciaron la marcha con el mejor de los espi-

ritus y al día siguiente ya estaban en la zona de la *Gran Grieta*, con pésima visibilidad y temperaturas oscilando entre los  $-25^{\circ}\text{C}$  y  $-30^{\circ}\text{C}$ . Encabezaba la marcha el Grupo de Asalto, constituido por 6 *snocat* 743 y 10 hombres. La gran cantidad de *grietas*, previamente estudiadas y demarcadas, dificultaban la marcha, aunque el día 2/XI llegaron al primer *Depósito (A)*. En la madrugada del día siguiente les sobrevoló la escuadrilla de la FAA también con rumbo al *Polo Sur*, y el día 4 llegaron a la *Base Sobral*. Se enteraron allí de la posición del punto de reaprovisionamiento colocado por el comandante Olezza, revisaron a fondo los *gatos de nieve (snocat)*, reacomodaron los grandes trineos y realizaron las cargas y recambios previstos. Los sordos ruidos de los hielos quebrándose por la acción de las mareas les recordaban que estaban en realidad flotando, de modo que apresuraron más la partida. Las heridas sufridas por el suboficial Bulacio en su mano izquierda el día 31 cicatrizaban muy lentamente y era imposible que continuase con la expedición, pues corría peligro de una infección o gangrena que, lejos de todo auxilio, pondría en riesgo su vida y también el éxito de la Operación. Con enorme pena el Comando decidió dejarlo en *Sobral* e incorporar en su lugar al suboficial ayudante D. Florencio A. Pérez, hombre también de buena experiencia antártica. Eran las reglas de juego.

Recién a mediodía del 9 mejoró el tiempo y reiniciaron la marcha con  $-9^{\circ}\text{C}$ . Los campos de *grietas* se sucedían unos a otros y la temperatura elevada era por ello un peligro. Comenzaron a trepar la *Meseta Ejército Argentino* (nombre también adoptado por nuestra expedición en 1962) por su lado oriental y llegaron a los 500m sobre el nivel del mar. Volvió el mal tiempo y la visibilidad era casi nula por el viento que arremolinaba la nieve suelta, de modo que debieron armar carpas y esperar pacientemente. El 13 reiniciaron la marcha y al día siguiente llegaron al *Depósito 82°S*, en las cercanías de nuestro *mnatak Punta Indio*, llamado *Santa Fe* por el Ejército. Toda la *Meseta Ejército Argentino* quedó al occidente de la ruta de la expedición. Realizaron los reaprovisionamientos e inspecciones de rutina y se alistaron también los teodolitos y el astrocompas, pues a partir de ese momento deberían navegar astronómicamente. Tratarían de tomar rectas de sol alrededor de las 1120, 1720, 2320 y 0520 horas, que era cuando el sol estaría aproximadamente al N, W, S y E Verdadero, hasta llegar a la Latitud  $88^{\circ}\text{S}$ , donde utilizarían el método de equidistancia acimutal. Cuando no hubiera sol, tendrían que navegar por estima, con sus ya erráticos compases y las ruedas cuentakilómetros detrás de los vehículos.

La cantidad de horas de marcha continua no se mediría con los relojes, sino por las *grietas*, *sastrugis*, problemas mecánicos que tuvieran los vehículos o trineos, y también por el cansancio, hambre o sueño de los expedicionarios.

El día 17, cerca del mediodía, ya estaban a 1.200m de altura y alcanzaron a distinguir un *mnatak* de forma piramidal que podría ser el *pico Buenos Aires* observado por el General Pujato en uno de sus vuelos de 1955 o 1956. A las

2200 horas si distinguieron nitidamente el *munatak*, y allí ordenaron el regreso de la Patrulla 82 encabezada por el teniente D. Adolfo E. Goetz y 3 hombres, cumpliendo los planes establecidos.

El 21, con  $-26^{\circ}\text{C}$  y fuerte viento con nieve del ENE, en latitud  $83^{\circ}47'\text{S}$ , realizaron una cuidadosa inspección de todo el material, y decidieron dejar un segundo *snocat* con sus trineos cargados de combustible para el regreso y continuar con los 4 restantes con 4 trineos cada uno. La reparación de los vehículos dañados les significaría un gasto de oxígeno y acetileno mayor que el calculado, llamando por eso a este campamento con el nombre de *Desolación*, pero 3 días sin moverse era demasiado y el 24/X a las 1300 horas continuaron la marcha entre *grietas* y *hondonadas* que los obligaron a continuos cambios de rumbo. Alcanzaron el punto donde debería estar el *depósito* de Olezza y no lo encontraron: en esa inmensidad blanca una diferencia de un minuto de posición podía significar la diferencia entre el éxito y el fracaso, pero el tiempo apremiaba y debían continuar, para descansar el 27 a las 0600 luego de 23 horas de marcha continuada, hasta el filo del paralelo  $85^{\circ}\text{S}$ : habían marchado 35 millas sin parar. El sol se mostraba esquivo y los erráticos rumbos magnéticos no les permitían una estima correcta, pero volvió el Sol a brillar y el astrocompás los colocó de nuevo en línea. El 29 volvieron a dejar otro vehículo como depósito de combustible, pero un imprevisto *whiteout* (*emblanqueamiento*, *blanqueo*) sólo les permitió reiniciar la marcha al día siguiente, y el 1<sup>o</sup>/XII se encontraban en  $85^{\circ}50'\text{S}$ , donde afrontaron otra zona de *sastrugis* grandes y el hambre y el sueño los decidieron a armar el vivac (campamento para pasar la noche o descansar) en los  $86^{\circ}13'\text{S}$ , a 2.075m de altura y 227 millas de la ansiada meta. A las 0400 del día siguiente reiniciaron la marcha, que muy pronto se transformó en un infierno al entrar en otra zona de *sastrugis* muy altos, que también fueron avistados en nuestro vuelo y sufridos por Vivian Fuchs en su travesía, aunque más al Este de esta zona.

La posición geográfica del grupo era cada vez más importante y al suboficial topógrafo Moreno le llevaba casi dos horas de teodolito el observar una buena serie de alturas de sol, pero pagó el esfuerzo y el día 4/XII al mediodía estaban en  $87^{\circ}10'\text{S}$ , casi sobre el meridiano  $40^{\circ}00'\text{W}$  y a más de 2.300m de altura y una muy baja presión de apenas 551mm, valor normal en esas latitudes.

El cansancio de todos los hombres era tal que después de estar marchando días enteros, establecieron guardias y 3 hombres podían dormir profundamente en la parte posterior de los vehículos metidos totalmente en sus bolsas de dormir. Nada lograba despertarlos.

Después de 37 horas seguidas de marcha, la rotura de la varilla del acelerador de uno de los *gatos de nieve* (*snocat*) los obligó a parar. Sólo pudieron recorrer 59 millas en ese lapso, pero ya estaban en  $88^{\circ}40'\text{S}$ , a 2.630m sobre el nivel del mar y 80 millas los separaban de *Amundsen-Scott*, y la zona de *sastrugis* había quedado atrás.

Todo el día 8 y la madrugada del 9 siguieron marchando, con la vista fija al frente mientras que por las cabezas de todos los hombres pasaban las inevitables dudas de todas las recaladas, pensando una y otra vez en los mínimos detalles que podrían haber alterado el rumbo. A las 0800 ya estaban a 23 millas y como todos los expedicionarios hicieron un alto en la marcha para reacomodar los *trineos* y prestar atención al aspecto personal, pues desde *Sobral* no se habían bañado y las barbas y los pelos estaban enmarañados y los uniformes sucios, totalmente impresentables, y esa no era forma de llegar de visita.

Tocaron diana a las 2100 horas del día 9/XII. No olvidemos que en esas latitudes el Sol orbita los 360° del horizonte prácticamente a una misma altura, y el ser humano pierde totalmente la noción del día y de la noche. Pero todos se pusieron presentables, reanudaron la marcha, y a las 0130 horas del 10/XII/1965 iniciaron el tramo final, con cielo semicubierto y -30°C de temperatura. En un instante en que apareció el astro rey, los siempre eficientes topógrafos Moreno y Carrión materializaron con el astrocompás y 2 cañas coligue el exacto rumbo 180° y en esa dirección siguió la columna; y a las 0930 horas y a través de la *niebla* distinguieron unas manchas oscuras que no podían ser otra cosa que la *Estación Polo Sur*. Habían llegado.

El coronel Leal tampoco pudo escapar a los sueños de todo enamorado y viejo antártico, y dice en sus memorias: "Llorando con insolente desvergüenza, como todos esos hombres que estaban viviendo el momento más emocionante de sus vidas, como Jefe de la Expedición retiré del *gato de nieve Salta* el pabellón que ondeara a lo largo de 1.450 Km y en demostración de soberanía procedí a clavarlo orgullosamente en la dura nieve del *Polo Sur*. Estábamos en el límite austral de la Patria". Y sigue diciendo:

"A las 1015 horas del 10/XII/1965 tomamos contacto con un miembro de la *estación*. (Allí eran las 0115 horas del día 11, pues tenían la hora de *McMurdo* y *Nueva Zelanda*). Al muy poco rato salió el Jefe de la *Estación* a darnos una cordial bienvenida y ofrecernos todas las instalaciones, que aceptamos complacidos, sobre todo con la idea de bañarnos y lavar la ropa".

El día 15 por la mañana, con sol, un cielo limpio de nubes, ligera brisa del ESE y una temperatura de -28° C, cuenta Leal "La patrulla de la Operación 90 izó en su propio mástil el Pabellón Argentino que les fuera donado por la Asociación Antártica Argentina, mientras los miembros de la expedición entonaban emocionados las estrofas de Himno Patrio en agradecida ofrenda al Dios Todopoderoso que nos había permitido cumplir con nuestra misión". Por tercera vez el Pabellón celeste y blanco ondeaba en el último confin del territorio nacional.

Y ese mismo día 15/XII/1965 a las 1130 horas iniciaron el regreso al N. Siempre que en el Sur se navega con rumbo N, como ya hemos dicho en muchas oportunidades, la velocidad se incrementa misteriosamente. Avanzar sobre

camino conocido da más confianza y los problemas de navegación se vuelven fáciles. Un día, la velocidad del convoy trepó hasta los 3,65 nudos (6,76 km/h). A las 2000 horas del día 19, en  $\varphi = 85^{\circ}47' S$ , recuperaron el *snocat Chaco* y luego el *Santiago del Estero* en el ex *Campamento Desolación*, donde dejaron un buen depósito destinado a futuras patrullas; y finalmente se reencontraron con el tercer gato, el *Entre Ríos*, que en un par de horas volvió otra vez a ronronear incorporándose también al convoy.

A mediodía del 24/XII iniciaron la marcha de una jornada que sería inolvidable. Observaron el *muñatak Santa Fe* por el W y más lejos el impresionante macizo de la *cordillera Santa Teresita*, y en el jalón que marcaba el depósito correspondiente a la latitud  $82^{\circ}S$  encontraron un parte escrito por el Jefe de la Patrulla 82, el teniente D. Adolfo E. Goetz, fechado justamente el 10/XII/1965/1230 (fecha y hora aproximada a su llegada al *Polo*), que en su párrafo final les decía: "Aun no sabemos nada de ustedes, aunque estamos palpitando ya vuestro éxito. De ser así reciban por mi intermedio los más sinceros deseos del personal de la patrulla por el esfuerzo realizado y la magnífica proyección que la Institución ha dado a nuestra Nación con vuestra estoica empresa"

En un alto de la marcha y por medio de la *Base Belgrano*, mantuvieron una conversación con el Comandante en Jefe del Ejército, quien les hizo llegar un conceptuoso mensaje.

Marchando ahora muy lentamente por una zona de *grietas* y con todo el personal encordado adelante, con cielo cubierto, cerrazón y una suave *nevada*, a las 2400 horas ordenó el coronel Leal hacer alto a sus 10 hombres, "que se acercaron a él y en pocas y emocionadas palabras les recordó el instante que estaban viviendo y los invitó a elevar al Dios de los Cielos la más auténtica de las oraciones tomados muy fuertemente de sus manos, un Padre Nuestro":

Como bien repite nuevamente este viejo antártico:

"Qué cerca se lo siente a Dios en la Antártida"... Totalmente de acuerdo, como militar y como creyente.

Continuaron luego la marcha con serios problemas por la gran cantidad de *grietas* que se habían abierto, pues los últimos días el termómetro no había bajado de los  $5^{\circ}C$ . Pero la visibilidad aumentó y a las 1400 avistaron a lo lejos la *Base Sobral*, que era casi como llegar ya a casa. Arribaron a la *Base* al atardecer del mismo día 25, y los abrazos con los tenientes Acosta y Goetz y los suboficiales Britos, Villar, Alvarez y Guzmán fueron interminables. Esta pequeña avanzada tuvo un papel relevante en la expedición. ¡Y hasta los recibieron con pan dulce recién horneado!

Realizaron por última vez una minuciosa revisión de los vehículos, recargaron combustible y continuaron la travesía el 26 a las 2200. Cruzar el *paso Saravia* casi les cuesta un gato, pero las obligatorias cordadas resultaron efectivas y el vehículo fue recobrado. El 31/XII/1965 a las 0100 dejaron atrás la *Gran Grieta* y a las 0830 avistaron la *Base Belgrano*. El sol salió radiante, excelente visibi-

lidad, y a las 0930 estaban recibiendo los abrazos de todo sus integrantes, que fueron de nunca acabar. Habían recorrido 2 900Km en 66 días, y como reitera el entonces coronel Jorge Edgard Leal: "Con la fe puesta en Dios, y la mente y el corazón en la soñada meta: el Polo Sur, límite austral de la Patria".

### Grupo de Asalto

Coronel	D. Jorge Edgard Leal, Jefe.
Capitán	D. Gustavo A. Giró Tapper, 2do. Jefe.
Suboficial ppal. mec. motorista	D. Ricardo B. Ceppi.
Suboficial ayte. mec. motorista	D. Florencio A. Pérez. (Bulacio quedó en Sobral)
Sargento ayte. mec. motorista	D. Julio C. Ortiz.
Sargento ayte. mec. motorista	D. Jorge R. Rodriguez.
Sargento primero topógrafo	D. Roberto H. Carrión.
Sargento primero topógrafo	D. Adolfo O. Moreno.
Sargento 1ro. mec. radiotele.	D. Domingo Zacarias.
Cabo primero auxiliar patrulla	D. Ramón O. Alfonso.-

Un *cuatrirreactor Boeing 707-387B (LV-ISD)* bautizado *Procyón*, de Aerolíneas Argentinas, despegó de *Ezeiza* el 8/XI/1967 con autoridades civiles y militares a bordo, y un grupo numeroso de jefes y oficiales de las FF.AA. que habían llegado al *Polo Sur*. Sobrevoló la isla *Decepción*, *Base Esperanza*, *Base Matienzo* y *Base Almirante Brown* y cruzó el *Círculo Polar Antártico*, regresando al punto de partida luego de un vuelo de nueve horas y dieciocho minutos. Para los que habían llegado al *Polo Sur*, el cruzar el *Círculo Polar* con una copa de champagne y canapés de caviar en las manos, en mangas de camisa, resultó ser una experiencia realmente inolvidable. Por supuesto que los equipos de radio de a bordo nos permitieron tomar contacto con radioaficionados amigos y enviarles después tarjetas QSL como recuerdo de este vuelo sibarita.

Al mando del capitán de fragata aviador naval D. **Jorge A. Irigoien**, comandante a su vez del Grupo de Tareas Aeronaval 45 (GT 45), el avión *DC-4 (5-T-3)*, cuyo piloto era el entonces teniente de navío Héctor A. Martini, que fuera copiloto del *CTA-12* en la Primera Expedición Argentina al *Polo Sur*, realizó el 17/VIII/1968 un **Vuelo sanitario sobre la Base Británica "F"**\*, en *islas Argentinas*, despegando a las 0530 de *Río Gallegos*, y arrojando sobre ella 8 bolsas de medicamentos traídos de *Inglaterra* para el cocinero de la *Base*, señor Kenneth Portwine, que padecía de *colitis ulcerosa*. Las bolsas de equipos normales de Marina estuvieron bien acondicionadas con telgopor y diarios y revistas inglesas, amén de una buena cantidad de verduras y frutas frescas. Tuvo el apoyo de los *Albatros 4-B5-1* y *4-B5-3*, y del incansable *remolcador A.R.A. Chiriguano*, mientras se alistaba también el *rompehielos General San Martín*, que llevaría a bordo 2 *helicópteros H-19*.

Los medicamentos fueron lanzados volando con viento de proa,  $\frac{1}{2}$  flap, mezcla rica, 120 nudos y 200 pies de altura. La *isla* donde estaba situada la *Base* era muy pequeña y fue reconocida por un tambor de combustible arrojando humo, único medio posible de señalización en esa zona, pese a las marcaciones de gonio. El lanzamiento fue exitoso, aunque no pudieron arrojar luego correspondencia sobre la *Base Almirante Brown* por el fuerte viento existente, de modo que continuaron rumbo a *isla Smith*, después *cabó de Hornos*, y aterrizaron en *Río Gallegos* sin novedad a las 1830 horas. El jefe de la *Base "F"* les agradeció con un conceptuoso mensaje a todos los integrantes de la operación y el Director del British Antarctic Survey, Sir Vivian Fuchs, envió al día siguiente al Comandante en Jefe de la Armada Argentina el siguiente y emotivo mensaje: "Es con una sensación de profunda gratitud que le envío mi agradecimiento a la Armada Argentina por el espléndido y exitoso vuelo en el que se arrojaron los medicamentos especiales sobre nuestra *estación en Islas Argentinas*. Todo el personal de la *Base* me ha pedido muy particularmente que junto con la mía, haga llegar nuestra admiración a la tripulación que cumplió un peligroso vuelo invernal tan exitosamente. Todos sentimos que éste ha sido un magnífico ejemplo de las tradiciones navales para salvar vidas. Le agradeceré que haga llegar este sentimiento al Comandó de la Aviación Naval".

Pero el enfermo debía ser evacuado y la *Base Marambio* de la FAA hizo despegar el día 29/VII un *avión Beaver P-05* al mando del capitán Julio F. Luján, con un médico y un suboficial con el mismo grupo sanguíneo del enfermo: "A" RH +. Anevizó en la pequeña *isla* de la *Base "F"* y comprobando que la salud de Portwine se deterioraba rápidamente, decidió evacuarlo con la mayor premura posible. Voló hasta la *Base Americana Palmer\**, completó combustible a tope y regresó a "F" a embarcar el enfermo y su gente; pero el pequeño *Beaver* no aguantó tanto peso, se aplastó sobre sus esquis, no pudo despegar y cayó al mar, por suerte sin consecuencias fatales, a no ser una buena mojadura. La suerte estaba echada: todos deberían permanecer en la *isla* hasta la llegada del *rompehielos "Q-4"*.

El *rompehielos A.R.A. General San Martín*, al mando del **capitán de fragata D. Aldo De Rosso**, zarpó el 13/VIII del mismo año 1968 de la *BNPB* con 2 *helicópteros*, el *4-H-13* y el *4-H-14*. Iban a bordo también el Comandante del Grupo Naval Antártico, capitán de navío D. Horacio Ferrari y el comandante del componente aéreo, capitán de corbeta aviador naval D. Juan Sidoti, que prontamente y por intermedio de los radioaficionados argentinos LU7AEK (Brusa) y LU1AA (Martínez Seeber) entró en contacto con la *estación británica "F"*. El domingo 18 llegaron a 10 millas de la *estación*, y en medio de un terrible *blizzard* pudieron evacuar a los tres hombres de la FAA. Al día siguiente el otro *helicóptero* pudo evacuar el enfermo, al médico de *Marambio* y a un periodista. Portwine fue internado de inmediato en la enfermería del "Q-4" y atendido por el teniente de navío médico especialista del Hospital Naval Dr. Lisandro Lois,

llevado especialmente. Ese mismo día 19 el *rompehielos* emprendió el regreso al norte navegando a media velocidad en medio de la noche, llegó al *Drake* e hizo proa a *Hornos*, en cuyas proximidades lo sorprendió un terrible *temporal* que le hizo rolar 50° y perder 23 tambores de combustible que llevaba bien amarrados en cubierta, aunque felizmente pudo tomar puerto en *Ushuaia* el sábado 24 a las 0100.

Antes de abandonar el buque, el otrora corpulento gigante de barba rojiza transformado ahora en un delgado gigante sólo piel y huesos, le regaló al *rompehielos* lo único que tenía, una botella de Chivas Regal añejo, con una líneas en inglés que decían: "Lamento no hablar castellano. Con estas líneas quiero agradecer a todos por su ayuda y el gran cariño que me han demostrado. Nunca olvidare a la gente del *San Martín*. He disfrutado mucho el viaje. Para mí terminó demasiado pronto. Yo les agradezco con todo el corazón. Que Dios los bendiga. Kenneth Portwine".

El enfermo voló ese mismo día a *Buenos Aires* en el *Albatros 4-BS-3* y esa noche del sábado 24 quedó internado en el Hospital Británico. Fue operado dos veces, pero su cuerpo ya no podía soportar más y falleció por una *bronconeumonía postoperatoria*. El Destino decidió otro final para él, pese a los esfuerzos denodados de la Armada Argentina para que regresara a su hogar terrenal.

A la mayoría de los Jefes y Oficiales que participaron de esta Operación, el Gobierno del Reino Unido les otorgó la condecoración **Queen's Commendation for brave conduct**, que consideramos no necesita traducción. Todas ellas fueron devueltas luego del hundimiento del *crucero A.R.A. General Belgrano*.

Esta operación fue una de las tantas que nuestra Institución cumple "allá donde la Patria se prolonga", al igual que otras desconocidas para el público en general. Pero sin duda alguna todos nos sentimos enormemente orgullosos de pertenecer a una Institución de modestos recursos que a fuerza de perseverancia, trabajo, orgullo, amor a la profesión y amor a la Patria, puede y realiza una operación de la complejidad de la que acabamos de relatar.

El British Antarctic Survey propaló otra conceptuosa recomendación que finalizaba con estas líneas: "No podría haberse ofrecido una ayuda más generosa que la provista por la Armada Argentina. Un operativo invernal sin precedentes en esas regiones involucraba los consiguientes riesgos de pérdida de vidas y equipos muy valiosos, además del gasto considerable y la alteración de sus actividades. Que la Armada Argentina aceptara ese riesgo con tanta voluntad es un mérito de ese país y de esa institución".

¿Comprende, estimado amigo lector, por qué estamos tan orgullosos de nuestra Armada Argentina?

Otro de los sobrevuelos *antárticos* que debemos recordar son los efectuados por los aviones cuatriturbohélices C-130 *Hércules* de la FAA durante el año 1969.



En uno de ellos, el *TC-63*, despegó de *Río Gallegos* el 20/III y efectuó sobre la *Base Belgrano* el lanzamiento de 1,2 toneladas de carga general y repuestos para vehículos y comunicaciones, aterrizando luego de 13 horas y 45 minutos de vuelo. El 26/III/1969, ese mismo avión efectuó lanzamientos sobre las *Bases Matienzo* y *Petrel* operando siempre desde *Río Gallegos*. Por fin teníamos aviones de largo alcance y medios de navegación que no transformaban en una especie de ruleta rusa muchos de los vuelos; la pista de la *Base Marambio*\* fue tomando forma y es así que el día 25/IX/1969, con sólo 300 metros preparados a pico y pala, aterrizó sobre ella el monomotor *Beaver P-03*, al mando del teniente Oscar J. Pose Ortiz de Rozas, ejecutando el primer aterrizaje con ruedas en nuestro sector antártico. Dos días más tarde, el vicecomodoro Olezza con su *TA-05 El Montañés* despegó de *Matienzo* con esquís y aterrizó en *Marambio* también con ruedas.

Ahí comenzó para nuestro país la historia moderna de los *vuelos antárticos*. La época heroica quedó atrás y la *Base Marambio* fue oficialmente inaugurada el día 29/X/1969. Los aviones *Hércules C-130* aterrizaban con ruedas en ella ya rutinariamente, en cualquier mes del año.

Por Decreto 8.460 del 29 de diciembre de 1969 fue creado el Comando Conjunto de la Campaña Antártica (COCOANTAR), y por Decreto-Ley 18.513 del 31 de diciembre del mismo año fue creada la **Dirección Nacional del Antártico**, como organismo científico-técnico dependiente del Ministerio de Defensa. Los vuelos continuaron ya rutinariamente, y el 11/IV/1970 el *Hércules TC-61* aterrizó con ruedas en la pista de la *Base Marambio*. Finalmente, el 28/VII/1973 aterrizó en esa misma pista el primer avión a reacción, el *Fokker F-28 Patagonia* de la Presidencia de la Nación, con tripulación de la FAA. La serie se había finalmente cerrado.

La tranquilidad invernal del *Destacamento Naval Petrel* en la *isla Dundee* se vio sacudida con una llamada urgente proveniente del Servicio de Hidrografía Naval el día 30/VIII/1971: ese día *Gran Bretaña* había solicitado al *Gobierno Argentino* la evacuación de dos hombres de su *Base Polar de Fossil Bluff*\*, situada en  $\varphi = 71^{\circ}20' S$  y  $\omega = 68^{\circ}20' W$ , en la *isla Alejandro I*°. Uno estaba aquejado de hepatitis virósica y el otro había tenido un accidente con un vehículo y su pierna derecha estaba rota y con fractura expuesta. Dependían de la *Base Adelaida*, a demasiada distancia y sin medios para intentar auxilio alguno.

*Petrel* estaba a cargo del teniente de navío aviador naval D. **Roberto Seisdedos** y del teniente de fragata aviador naval D. Carlos Ansay. Contaban con un *avión Porter Pilatus* matrícula *4-G-1*, cuya velocidad media equipado con esquís era de 90 nudos y sólo 4½ horas de autonomía; lo que significaba un reducido radio de acción de 250 millas. Además, el avión no tenía equipamiento especial y

para llegar a la *Base Adelaida*, en la isla del mismo nombre en  $\varphi = 67^{\circ}44' S$  y  $\omega = 68^{\circ}53' W$ , los únicos aeródromos de alternativa eran *Matienzo*, *Palmer* e *Islas Argentinas*. Sólo en *Adelaida* podría obtener combustible JP4, de modo que las condiciones eran francamente preocupantes; pero de inmediato trataron y obtuvieron la mayor cantidad de informes sobre la Operación. El médico Dr. Aurelio Bosso y el mecánico suboficial segundo Gerardo Paladino, otro incondicional tripulante y bueno para todo, compondrían el grupo. Todas las *bases* en alerta proporcionaban meteoros horarios, el avión se alistó con lo disponible y necesario y el mismo día 31 y con un sobrepeso de 1.700 libras despegaron de la *isla Dundee* pasado el mediodía con rumbo directo a *Adelaida*. Mas al estar volando sobre la *cordillera*, esta *Base* les informó un súbito deterioro de las condiciones atmosféricas, cielo cubierto 8/8, intensidad del viento en aumento y caída vertical del barómetro, lo que le obligó a regresar de inmediato y anevizar en *Matienzo* dos horas y media después de haber despegado de *Petrel*. El pronóstico del SHN también anunciaba un tren ciclónico de fuerte intensidad, de modo que bajaron las baterías del *Porter*, lo mismo que todos los elementos posibles, y se trincó el avión de la forma más segura, trabaron los controles y se metieron en la *Base* a rezar pidiendo que el avión aguantara lo que se venía. Esa noche se registraron vientos de 110 nudos y la presión bajó por debajo de los 700mm de mercurio, con visibilidad cero hasta la tarde del día 1<sup>o</sup>, cuando con enorme alegría vieron que el avión había aguantado todo el temporal sin ninguna avería. Recibieron además de la *Base Palmer*\* la buena noticia que habían encontrado combustible, de modo que al día siguiente volaron a la *Base Americana* y volvieron a despegar el día 6 a las 0800 rumbo directo a *Adelaida*, donde llegaron 2 horas 40 minutos después, anevizando en una pista marcada con tambores, con un viento del través de 15 nudos y con la nariz del avión subiéndolo una pequeña cuesta. Recibieron una excelente recepción, con caldos calientes, galletitas dulces recién salidas del horno y muchas tabletas de chocolate Cadbury. La hermandad antártica se había establecido con rapidez.

La idea era despegar de inmediato y traer los dos hombres enfermos; pero el jefe de la *Base* les solicitó que llevara otros 2 hombres en lugar de los evacuados, de modo que dejaron al médico Dr. Bosso y en otro vuelo de 2 horas y 42 minutos arribaron al pequeño refugio rojo que no tendría más de 25m<sup>2</sup> de superficie. Los pacientes estaban listos para la evacuación, y establecieron contacto radio con el Dr. Bosso, quien dio las órdenes pertinentes para el traslado. Los enfermos eran Roger O'Donovan, de 25 años, afectado de hepatitis vírica, y Richard Walker, de la misma edad, con fracturas varias en la pierna derecha, una de ellas expuesta.

Al realizar el teniente Seisdedos una inspección previa a la puesta en marcha, comprobó una pérdida de combustible por el filtro debido a la rotura de una junta. Fue necesario fabricar otra utilizando un caño de cobre, lo que les significó media hora más de retraso. Por todo esto los enfermos fueron llevados de

vuelta al *refugio*, mientras *Adelaida* informaba que las condiciones meteorológicas estaban desmejorando, lo que al rato se confirmó también en *Fossil Bluff*. Las *nieblas* se hacían más densas y un *emblanquecimiento* se extendió pronto por toda la zona, por lo que se decidió pernoctar en el *refugio* previo trincado total del *Pilatus* de nuevo. En el *refugio*, con 4 precarias cuquetas, había ahora 9 personas que deberían convivir durante 4 largos días. El tiempo volvió a mejorar, los enfermos de nuevo a bordo y el 10 despegaron rumbo a *Adelaida*, donde anevizaron 2 horas y 38 minutos más tarde y el Dr. Bosso pudo por fin atender a los pacientes antes de ser llevados a *Palmer*. Es de recordar que fueron recibidos en la *Base Inglesa* con una excelente torta de chocolate, única muestra de agradecimiento de ese grupo humano eternamente agradecido.

Dos días le llevó al Dr. Bosso atender y preparar a los enfermos para el vuelo, que finalmente se inició el día 13/IX. El despegue con más de 2.000 libras de sobrepeso fue también algo inquietante, mas el pronóstico apenas favorable debía aprovecharse. Se voló por estima, a más de 2.000m de altura, sin contactos radioeléctricos en la región. Se debió descender y efectuar navegación costera hasta poder tomar contacto VHF con *Palmer* y ya en el crepúsculo y con las luces de alarma de combustible encendidas por la escasa reserva disponible, se anevizó luego de 3 horas y 20 minutos de vuelo, con un remanente a bordo de JP1 para tan sólo 10 minutos de vuelo.

El jefe de la *Base Palmer*\*, el teniente de navío U.S Navy Richard Fenton, prestó toda clase de atención a sus huéspedes. El Dr. Bosso y su par americano comenzaron a tratar a los enfermos, mientras los tripulantes, luego de comprobar que el avión estuviese bien seguro y amarrado, se dedicaron a recordar sus estómagos y luego tomarse un merecido descanso. Ya tenían finalmente contacto radio con todas las *estaciones* de la red.

Efectuadas al *Porter* las inspecciones y mantenimientos correspondientes, con sus tanques a pleno despegaron de nuevo el 21 con rumbo a *Marambio*, de donde fueron evacuados los enfermos el día 25 rumbo al Hospital Británico de la ciudad de *Buenos Aires* y el *4-G-1* regresó a su *Base* en *Petrel* con la satisfacción del deber cumplido.

Además de recibir las más conceptuosas felicitaciones de Sir Vivian Fuchs, Director del British Antarctic Survey, los 4 tripulantes del *Porter Pilatus* fueron condecorados por la Reina de Inglaterra con la "**Hoja de Roble al Valor Militar**", quien envió para ello a nuestro país a entregarlas personalmente a Sir Peter Hill Norton, Almirante de la Flota y Jefe de Estado Mayor de Defensa de *Gran Bretaña*.

Estimado lector, espero no haber sido muy extenso con este nuevo relato de actividades de la Aviación Naval en la Antártida, pero debemos recordar quiénes somos y cómo nos comportamos ante situaciones difíciles como la que acabo de narrar con la mayor brevedad posible.

Y tampoco debo olvidar que luego del hundimiento del *Crucero A.R.A. General Belgrano* por parte de un submarino atómico inglés fuera de la zona de exclusión, estas condecoraciones fueron también devueltas al gobierno británico. La dignidad y el honor no tienen dobleses. ...

A las 2115 horas (Huso -3) del día 4/XII/1973 despegó del *Aeroparque de la ciudad de Buenos Aires* el avión *Hércules C-130 Matricula TC-66* al mando del comandante general de la Fuerza Aérea Argentina, brigadier general D. **Héctor L. Fautario**. Luego de hacer vertical sobre *Puerto Argentino*, aterrizaron en la *Base Marambio* a las 0320 del día 5, donde recargaron 17.000 litros de combustible de otro *C-130* que operaba como avión cisterna. Con ayuda de 8 *jetos* y corriendo la casi total longitud de la pista despegaron a las 0651 horas (siempre hora argentina) y luego de sobrevolar la *Estación Polo Sur* a las 1209 hicieron rumbo directo hacia *Canberra*\*, *Australia*, donde aterrizaron a las 0046 horas del día 7, luego de recorrer 4.800 millas de vuelo en 17 horas y 55 minutos, dado que al entrar en el *Océano Pacífico* encontraron vientos de proa de 60 a 80 nudos que les acompañaron hasta casi llegar a destino. Al radiofaro de *Mallacoota*, situado en el extremo SE de *territorio australiano*, lo escucharon desde larga distancia y les aseguró una exacta recalada. Al aterrizar tenían a bordo poco más de 900 litros de combustible, para 30 o 40 minutos más de vuelo.

Dos días más tarde se trasladaron a *Christchurch*\*, *Nueva Zelanda*, y el día 11 despegaron a las 0845 hacia *Marambio*, pero como las condiciones meteorológicas sobre esta *Base* empeoraron, al llegar a la *isla Belgrano*\*, (*Adelante*), hicieron rumbo directo a *Río Gallegos*, donde aterrizaron a las 2334 del día 12 luego de un vuelo de 1449 horas sobre un trayecto de prácticamente 4.859 millas. Al día siguiente aterrizaron en *Aeroparque* a las 1122 horas, finalizando oficialmente el vuelo ese día 13/XII/1973. Se había cumplido también el **Vuelo Transcontinental Transantártico de la FAA**.

Recordamos que en nuestro folleto "Vuelo al Polo Sur," escrito en febrero de 1962, decíamos que tras nuestro vuelo "quedaba convertida en firme posibilidad la idea de una *ruta transpolar* que, a través de nuestro sector antártico, pueda unir *América del Sur* con *Australia* y *Nueva Zelanda*".

Este formidable esfuerzo de la FAA, cuya misión oficial era realizar un vuelo experimental transantártico intercontinental entre *Buenos Aires* y *Canberra*, abrió la ruta que ya desde hace unos años compañías comerciales lo han convertido en rutinario. Aviones modernos, sofisticados y con sistemas de navegación de última generación y pronósticos meteorológicos prácticamente visuales, dieron también fin a la **época heroica** de la aeronavegación polar. El avión se ha transformado en un medio rápido y seguro, pero aún hoy los imprevistos cambios climatológicos en las zonas polares siguen enfrentando al hombre y le exigen el máximo de su atención y capacidad. La *Antártida* permite que el hombre tran-

site sus dominios, pero eso no significa que se ha entregado. Como bien dice el almirante Lord Mountevans, "la Antártida ha sido desafiada, pero no conquistada".

La Dirección Nacional del Antártico firmó contrato con el astillero finlandés Wartsilla para la construcción de un nuevo *rompehielos* para suplantar al veterano *A.R.A. General San Martín*. El 23/III/1979 arribó el nuevo *Q-5, rompehielos A.R.A. Almirante Irizar*.

Un año después, el 7/VI/1980, el avión *Boeing 747-200 Jumbo* LV-MLR de Aerolíneas Argentinas, comandante D. Horacio Segura, despegó de *Ezeiza* con 342 pasajeros, hizo escala técnica en *Río Gallegos* y luego de volar 4.505 millas en 1026 horas aterrizó en *Auckland, Nueva Zelanda*, cumpliendo el **primer vuelo comercial con pasajeros en la ruta subantártica a Oceanía**.

Las *barreras* son hielos flotantes que conforman las orillas e inexorablemente de tiempo en tiempo se desprenden y forman *tempaños*, mayormente *tabulares*. La *barrera Filchner* no fue nunca una excepción y en abril de 1986 se desprendió un gran tramo de ella, de 72 km de ancho y 90 de largo, que fue denominado A-24 y significó la salida a navegar de las *Bases Argentinas Belgrano I y Ellsworth*, y la soviética *Druzhnaya*. Cinco años más tarde logró salir del *mar de Weddell* y se dirigió al norte con dirección al E de las *Islas Malvinas*, cuando comenzó su inexorable fragmentación. Seguidos sus trozos satelitalmente, en 1992 el mayor de ellos, todavía de 150 por 200m, fue avistado a unas 216 millas al SE de *Mar del Plata*. ¿Estaría en ese *tempaño* algún pedazo de *Belgrano I* que quiso regresar a su patria?

La *Estación Científica Ellsworth* en I/1962 estaba en  $\varphi = 77^{\circ}41' S$  y  $\omega = 41^{\circ}08' W$ ; y el 27/II/1988 el rompehielos *A.R.A. Almirante Irizar* estaba navegando en  $78^{\circ}21' S$  y  $37^{\circ}36' W$ ; la *bahía Austral* también había desaparecido.

Así como los medios aéreos mejoraban día a día su confiabilidad y capacidad, y el recuerdo de Scott arrastrando lastimosamente sus trineos con escasas provisiones se diferenciaba ya entonces de los veloces de Amundsen tirados por perros entrenados y en buenas condiciones físicas, los ahora semi-vetustos *snocat* de Fuchs y Leal dejaron paso a pequeñas y veloces *snowmobile* (motos con orugas para la nieve), que en superficie consolidada y medianamente pareja andan a más de 16 nudos. Y los primitivos sextantes con horizonte artificial y los teodolitos, dejaron paso a los astrocompases y los sextantes periscópicos a burbuja, para a su vez ser dejados totalmente de lado por los modernos *GPS* (Global Positioning System, Sistema Global de Posicionamiento), que brindan con total exactitud y en forma instantánea velocidad, rumbo verdadero y altura

sobre el nivel del mar, y sabemos ahora que la Agencia Espacial Europea tiene en sus manos el *Proyecto Galileo*, que ha sido desarrollado para uso netamente civil y que con 30 satélites tendrá una precisión de **un metro** . . . Esperemos entonces hasta finalizar este 2008, fecha en que teóricamente estará totalmente operativo, antes de planificar nuestra propia travesía, estimados lectores.

La revolución del instrumental en la *conquista polar* ha sido realmente fantástica, aunque los medios radioeléctricos casi increíbles siguen necesitando la compañía de sextantes y tablas de cálculo rápido por si a algún transistor malhumorado se le ocurre declararse en huelga. Prueba de lo que estoy afirmando, es que la **Expedición Técnico-Científica al Polo Sur** también llevaba un teodolito Kern 2 y sus tablas de cálculo rápido y su almanaque náutico, como en los buenos años de nuestra época.

Es muy difícil viajar en el tiempo, pero los años van pasando y el hombre está cada vez más capacitado para realizar verdaderas proezas en el continente helado que, ¡vaya ironía!, cada día está más caliente y sus *glaciares* y *barreras* siguen desapareciendo a ritmos cada vez mayores.

El Ejército Argentino volvió a programar cuidadosamente otra expedición al *Polo Geográfico Sur*, pero la impredecible naturaleza del antártico nuevamente se hizo presente: el *rompehielos A.R.A. Almirante Irizar* no pudo alcanzar la nueva *Base Belgrano II\** en 1998, desembarcando solamente una dotación reducida que no estuvo en fuerza para levantar un *depósito* de combustibles y víveres para la expedición en un punto seguro aproximadamente 160 millas al S. Esta segunda *Base Belgrano II* fue construida sobre el *mmatak Bertrab*, a 75m sobre el nivel del mar, y por supuesto no corría peligro de salir a navegar, como la primera.

El siguiente año 1999 el *Irizar* tampoco pudo llegar a *Belgrano II* por el estado de los hielos, teniendo que desembarcar al Jefe de la Expedición, el entonces teniente coronel D. **Victor H. Figueroa**, con toda la carga de 1998 y 1999 en un punto de la *barrera* a 80 millas de la *Base*. Entre esos elementos estaban los 150.000 litros de combustible y 120 ton de carga para la expedición, costándole a los hombres del EA tres meses de trabajo dicho movimiento. Por esa razón, recién en el mes de octubre pudieron comenzar a levantar el *depósito* principal del S de su Expedición al *Polo Sur*.

Tenían esta vez a su disposición muy buen material: 8 *snowmobile* de 540cc, con capacidad de arrastre de 600 kilos, provistos cada uno de un sistema de navegación *GPS*, sistemas de calefacción en sus volantes y dos transeptores multibandas; 10 trineos de metal, 11 de madera, 4 carpas con sus sistemas de calefacción, y 500 kilos de racionamiento para una expedición calculada en algo más de 2 meses de duración. Evidentemente no debieran haber tenido problemas de posicionamiento, pero las *grietas* seguirían existiendo con toda su peli-

grosidad, aunque el relativo escaso peso de las "motos con orugas para la nieve" y los trineos más pequeños era un factor a favor, pues cruzar a velocidad algunos *puentes de hielo* podría ser algo menos peligroso. Pero de una u otra forma, a la *Antártida* hay que respetarla siempre y se debe andar con el máximo cuidado posible, viajando de cualquier forma y con cualquier medio.

Iniciaron la marcha el 28/XI/1999 a las 0900 horas, con una agradable temperatura de  $-10^{\circ}\text{C}$ , sobre terreno bien conocido la primera parte, pero pronto aparecieron los nuevos campos de *grietas* que los obligó a dejar algunos trineos rotos y cambiarlos por otros traídos después de la *Base*. El día 13 llegaron al sitio donde debió estar la *Base Sobral*, pero no encontraron rastros de ella, aunque sí aparecieron *grietas* señalizadas por cañas y tambores, rastros de otros camaradas que anduvieron por la zona.

Días más tarde, cerca ya de latitud  $82^{\circ}\text{S}$  avistaron el *munatak Santa Fe* (*Punta Indio* para la Armada), pero un fuerte temporal de *nieve* y vientos de más de 55 nudos los obligó a detener la marcha y armar campamento y guarecerse de inmediato, pues las ráfagas por momentos superaban los 75 nudos. Recién el día 24 el *temporal* amainó lo suficiente como para poder establecer contacto radio con *Belgrano II*, celebrar la fecha espartanamente y partir de nuevo y llegar a los  $83^{\circ}\text{S}$  luego de 36 horas de marcha continuada. Esta expedición también dejó por el W la *Meseta Ejército Argentino*. No avistaron el *pico Buenos Aires* en la posición señalada por la anterior expedición terrestre, sino a unas 18 millas más al SW, en  $\varphi = 83^{\circ}26' \text{S}$  y  $\omega = 41^{\circ}00' \text{W}$ . Esta vez sí lo fotografiaron. (Durante la ida de nuestro vuelo en 1962 no avistamos bien este *munatak* o *pico* por haberlo tenido prácticamente por debajo; pero al regresar sí lo observamos en una situación muy cercana).

Continuaron la marcha y siguieron ascendiendo, y el frío comenzó a hacerse sentir pese al excelente equipo que disponían. Dejaron una de las motos en latitud  $86^{\circ}\text{S}$ , pues los *sastrugis* tenían ya una altura considerable y dificultaban mucho el andar. (Los *sastrugis* son cordones irregulares y agudos sobre el hielo o una superficie nevada, formados por la erosión del viento y la nieve caída. Son como serruchos y tienen una altura que oscila entre unos pocos centímetros hasta 1,5 metros de altura; y al ser a veces duros como piedra destrozan los vehículos que transitan sobre ellos. Por eso no podían avanzar a la velocidad que desarrollaban sus motos). El régimen de comidas consistía en un desayuno reforzado y una buena cena cuando la podían tomar, y termos con mate y con café durante la marcha. A pesar de esto todos notaban una ostensible pérdida de peso. El 31 a la noche sólo pararon un rato para festejarlo en un lugar de increíble belleza en el incommensurable desierto blanco. La propagación atmosférica era mala y no pudieron contactar ni con la *Base* ni con los seres queridos, pero continuaron la marcha y entre el 2 y el 4 de enero recorrieron casi 190 millas y estaban ya a sólo 60 de la meta. Seguían ascendiendo de continuo y llegaron a los

8 850 pies de altura. A lo largo de la ruta habían hecho 39 depósitos bien ubicados geográficamente y señalizados con todo cuidado.

Cuando faltaban sólo 10 millas para llegar a la *Estación Amundsen-Scott* distinguieron por delante unos pequeños puntitos negros. Una enorme alegría les invadió a todos y exactamente a las 2000 horas del día 5/1/2000 llegaron al *Polo Geográfico Sur* luego de 39 días de dura marcha. Instalaron un mástil propio de inmediato e izaron el Pabellón celeste y blanco entonando las estrofas de nuestro himno y dando también gracias a Dios por acompañarlos durante toda la travesía. Por cuarta vez el Pabellón nacional ondeaba en ese eje de la tierra. Se presentaron al *Jefe de la Estación*, mostraron sus credenciales oficiales y de inmediato tuvieron todas las instalaciones a su disposición. Un largo baño de agua caliente es lo primero que tomaron, antes de sentarse a almorzar contestando miles de preguntas. Durmieron ahora sin parar muchas horas y al levantarse se dedicaron a examinar todo el material, arreglar lo que fuese necesario y quedar listos a emprender el regreso.

El día 9 partieron de nuevo. Sus *GPS* les indicaban que estaban en 9.787 pies de altura, de modo que todo sería ahora cuesta abajo y rumbo al N a lo largo del meridiano 40° W, aproximadamente. El camino estaba trazado y casi todas las *grietas* grandes eran conocidas. A sólo uno de los 39 depósitos dejados no lo encontraron; posiblemente por falta de visibilidad. Tampoco vieron la *Base Sobral*, aunque un par de años más tarde otra patrulla la encontró 2,5 millas más al N de su posición inicial: sobre *hielo flotante*, se dirigía inexorablemente hacia el fondo del *mar de Weddell* para iniciar su navegación y desaparecer en las aguas, como la *Gran Grieta* de nuestro vuelo de 1962 y como desapareció también la *Base Belgrano I* en 1986.

Arribaron a *Belgrano II* el día 19 de enero a las 2000 horas: necesitaron 39 días para ir y sólo 11 para volver. Luego de otro largo baño caliente y despojarse de las ropas que les habían dado entrada a la vieja "*Cofradía de los caballeros de prendas interiores grises*", pudieron sentarse a comer el inevitable y argentino asado criollo bien regado con buena humedad etílica de la precordillera, y allí empezaron a contar las miles de peripecias de toda expedición en esas latitudes. Por segunda vez el Ejército Argentino había llegado al *Polo Geográfico Sur* por vía terrestre. ¿O de hielo y nieve? Los hombres que conformaron esta Expedición fueron los siguientes:

Teniente coronel	D. Victor H. Figueroa	Jefe de Expedición.
Capitán médico	D. Nicolás E. Bernardi	Jefe Observaciones Científicas.
Subof. ppal. mec.	D. Julio C. Dobarganes	Técnico Principal Mecánico.
Sargento ayte.	D. Ramón R. Celayes	Técnico Topógrafo y Navegador.
Sargento ayte.	D. Luis A. Cataldo	Técnico Polar y Ayte. Navegación.
Sargento primero	D. Daniel R. Paz	Técnico Mecánico Ayudante.
Sargento primero	D. Juan J. Brusasca	Técnico Operador Radio y Cine.



Y como soy un buen "barquero" (palabra algo "cariñosa" con la que los aviadores de la Armada Argentina se refieren a los oficiales de los buques), el último recuerdo de este ligero repaso de las actividades polares en el *Sector Antártico Argentino*, será recordar el rescate que nuestro *rompehielos A.R.A. Almirante Irizar* realizara en aguas antárticas al sur del continente africano.

Esta operación de rescate tuvo por nombre **Operación Cruz del Sur**.

La *Base Rusa Novolaskarskaya*, dependiente del Instituto Antártico de la Universidad de Moscú y situada en  $\varphi = 70^{\circ}46' S$  y  $\omega = 11^{\circ}50' E$ , había sido relevada y reaprovisionada tardíamente en el año 2002 por el *buque oceanográfico y de transporte "Magdalena Oldendorff" ("MO")*, alemán pero con bandera liberiana, comandado por un capitán ruso y una tripulación típica Torre de Babel, con hombres de varias nacionalidades.

El "MO" tenía 177m de eslora, 25m de manga y desplazaba 18.627 ton. Pudo zarpar de *Ciudad del Cabo* recién en la avanzada fecha del 20/IV/2002 y sin *helicópteros*, abasteciendo la *Base* y efectuando el recambio de personal, zarpando de regreso con 71 científicos y 26 tripulantes, pero en la *caleta Muskegbuska* quedó aprisionado por los *hielos* y debió racionar viveres y combustible, con los que no podría llegar sino hasta fines de junio. El 10/VI dio la alarma internacional estando en la posición  $\varphi = 69^{\circ}41' S$  y  $\omega = 001^{\circ}23' E$ , posición que lo situaba a 2.100 millas de *Buenos Aires* y 1.800 millas de *Ciudad del Cabo*, a 10 y 8 días de navegación aproximadamente.

La empresa armadora contactó con el *buque polar sudafricano "Aguilhas"*, de 112m de eslora y equipado con 2 *helicópteros Puma SA 330J*, y también con la Armada Argentina, que ordenó alistar con la mayor brevedad nuestro *rompehielos (Q-5) A.R.A. Almirante Irizar* y sus *helicópteros Sea King H-3*, uno en configuración carguero y otro equipado con un radar de 60/80 millas de alcance, ambos con 130 horas de vuelo disponible. Sus pilotos serían el capitán de fragata D. Rafael Cornejo Sola y el capitán de corbeta D. Gustavo A. Gómez. Como medida de seguridad se solicitó al Ejército una patrulla con experiencia en el hielo, ya que se preveía realizar vuelos sobre el *pack* a una distancia máxima de 200 MN. Fue constituida con 5 hombres a cargo del capitán Carlos A. Montenegro.

El contrato firmado con la empresa Oldendorff establecía taxativamente que:

- \* ) El *rompehielos* debía estar de regreso en *Buenos Aires* a más tardar el 25/X para su alistamiento.
- \* ) Recobrar el personal científico en forma directa o por medio de helitransporte.
- \* ) Abastecer al "MO" de viveres y combustible con ambos buques amadrinados o con helitransporte.
- \* ) Efectuar tareas de convoyado para sacarlo del campo de hielo donde estaba aprisionado.

\*) Costo diario del Q-5 y de hora de vuelo de sus *helicópteros*.

La Fuerza de Tareas 20, Operación Cruz del Sur, quedó bajo el mando directo del Comandante de Operaciones Navales, Vicealmirante D. Eduardo R. Llambi, el Grupo de Tareas Antárticas bajo el mando del capitán de navío D. Raúl E. Benmuyal, el *rompehielos* bajo el mando del capitán de fragata D. Hector Tavecchia, y los dos *helicópteros H-3* a cargo del capitán de fragata D. Rafael Cornejo Sola.

Entre los días 10 y 14/VI el "MO" derivó 40 millas hacia el WSW, mientras la concentración y espesor del hielo continuaba incrementándose.

El *Almirante Irizar* zarpó del puerto de *Buenos Aires* el 25/VI y navegó a lo largo de la costa argentina mientras a bordo los grupos se adiestraban convenientemente y se efectuaban zafarranchos de todas las situaciones que irían a enfrentar. En el interin recibieron la buena noticia de que el "Aguilhas" había cumplido sus operaciones de rescate con dos *helicópteros Puma* de la *Fuerza Aérea Sudafricana*, que en 4 vuelos de 197 millas cada uno transportaron viveres y evacuaron un total de 71 científicos y 10 tripulantes no indispensables.

El "Q-5" hizo proa al Este pasando al sur de *Malvinas* y las *islas Orcadas del Sur*, debiendo el día 7/VII buscar refugio al socaire de la *isla Jorge* del grupo de las *Sandwich del Sur*, soportando olas de 16m que le ocasionaron serios destrozos, aunque no fundamentales. Al día siguiente entró al *campo de hielos* y los *helicópteros* comenzaron sus vuelos de exploración el día 11, con su accionar limitado por las 4 horas de sol disponibles. A bordo iba la glacióloga Sra. Beatriz Lorenzo, única experta en hielos marinos de la Armada, aportando sus conocimientos de 8 campañas antárticas anteriores.

El 17 se sobrevoló el "Magdalena" por primera vez y el 18 el *Almirante Irizar* entró a la *caleta Muskeghuska*. El 19 a las 1100 ambos buques quedaron amadrinados por la banda de babor del *transporte* y se dio comienzo al trasvase de 980.000 litros de combustible y 80 toneladas de viveres. Los comandos se reunieron con la presencia del representante del armador, el señor Klaus Linder, y se decidió abandonar el lugar de inmediato. El *rompehielos* iría a proa abriendo un canal y el *transporte* seguiría sus aguas mientras los *helicópteros* volarían a buscar la ruta más conveniente. El día 19 iniciaron el convoyado.

Mas el "MO" no tenía buena maniobra ni su comando buena práctica de navegación entre *hielos*, y no podía mantener la distancia entre buques de modo tal que no perdiera las aguas libres que iba formando el matalote de proa, y corría serio peligro de averiar su proa y sus hélices, por lo que de común acuerdo el día 21 se decidió que lo más prudente era no seguir exponiendo el *transporte* y llevarlo a la *caleta* para fondearlo allí en aguas completamente seguras hasta la llegada del verano.

El 29 fondearon en la *caleta*, se trasbordaron más viveres y el teniente de navío

médico del Q-3 D. Juan Carlos Campana se ofreció voluntario y se quedó también a bordo del "MO".

El *Almirante Irizar* arribó a *Buenos Aires* el 18/VIII/2002 sin novedad, mientras el "MO" quedó libre el 15/XII y arribó por sus propios medios y sin inconvenientes a *Ciudad del Cabo* una semana después, justo para celebrar las fiestas.

Esta operación realizada por la Armada Argentina con la intervención de su brazo aéreo, ya que sus aviadores son oficiales que aprendieron a volar y cumplen sus tareas en *aviones y helicópteros -por ahora-*, fue otra demostración de capacidad y pericia que mereció la admiración de la Humanidad y que nos hace sentir muy orgullosos a todos los integrantes de la Institución, como ya lo hemos manifestado varias veces.

Con esta **Operación Cruz del Sur** damos por terminado el relato de actividades. El *rompehielos A.R.A. Almirante Irizar* está muy adentrado en el alma y el orgullo de todos los integrantes de la Armada Argentina, y permanecerá sin duda alguna por los tiempos y pese a las circunstancias. Fue, es y será el ariete antártico de nuestras voluntades. Los buques tienen alma, no lo dude amable lector, y esos "hierros" seguirán siendo parte de nosotros mismos por siempre. Todos los argentinos esperamos verlo navegando de nuevo dentro del menor tiempo posible.-

## Capítulo XVI

### Conclusiones finales

El vuelo de dos aviones navales al *Polo Geográfico Sur* no fue en absoluto una aventura nacida de circunstancias que en un momento dado se presentaron favorables y motivaron que se aprovechara esa situación para efectuar un vuelo fácil en que la buena suerte estuvo del lado de la Armada.

En absoluto:

Fue una operación largamente meditada, nacida por imperio de la necesidad de buscar una ruta más directa al fondo del *mar de Weddell*, a lo largo de la costa Este de la *península antártica*, de modo tal de ahorrarse muchos días de navegación en lugar de seguir la derrota tradicional a lo largo de la costa oriental del *Weddell*; y ampliar los conocimientos del sector antártico argentino al sur de la *barrera de Filchner* hasta la máxima latitud posible.

La Ruta Este era la utilizada desde siempre por todas las expediciones, pero debemos recordar -como lo hicieramos al principio de este libro-, que el 9/1/1915 Ernest Henry Shackleton quedó apresado ya cerca de la *barrera de Filchner*, y que recién el 15 de abril del año siguiente logró a bordo de 3 de sus embarcaciones menores alcanzar la *isla Elefante*, en las *Shetland del Sur*.

El capitán de navío Finn Ronne, como también recordáramos en el Capítulo VIII, en la temporada favorable 1956/1957 quedó apresado en aguas cercanas donde Shackleton quedó encerrado, pese a estar a bordo de un moderno *rompehielos*, el *Staten Island*, y casi debieron abandonar la zona en busca de aguas menos peligrosas, y nuestro *Q-4*, en la temporada 1959-1960, no pudo penetrar, y las *Bases Belgrano* y *Ellsworth* no fueron reaprovisionadas ni relevadas.

Algunos vuelos realizados por Ronne y Lassiter desde la *isla Stonnington* en 1947-1948, lo mismo que otros realizados por aviones embarcados en nuestro *rompehielos*, que en 1958 pudo penetrar a lo largo de la *barrera de Larsen* hasta los 68°10' S, y recordando además observaciones aéreas desde *Ellsworth* y la navegación del mencionado *Staten Island* hasta las proximidades del *cabó Adams*, eran razones suficientes para que la Armada planificara un estudio más profundo de esta probable Ruta Oeste, por intermedio de sus aviones embarcados y de dos *DC-3* convenientemente equipados como para observar y fotografiar esta ruta, y al mismo tiempo reconocer la zona de nuestro sector al sur de la *barrera de Filchner*, operando desde la *estación científica Ellsworth* con la ayuda del *rompehielos General San Martín* y su grupo aéreo embarcado.

Fue por estas razones que el Grupo Naval Antártico recomendó el 18 de abril de 1961 las acciones que mencionáramos en el Capítulo III, y que terminaron trans-

formándose en el Plan de Operaciones N° 05/61, Plan "Ruta Oeste", cuyo Concepto de la Operación, sucintamente, ordenaba la formación de la Unidad de Tareas 7.8, "Unidad de Exploración y Reconocimiento Aerofotogramétrico", capacitada para estudiar la probable Ruta Oeste, mientras el *rompehielos* y su Unidad Aeronaval efectuaban el reconocimiento y marcado de pistas auxiliares y/o emergencias, y desembarcaba un Grupo de Apoyo en la zona de la *isla Robertson* para construir una *estación aeronaval temporaria* desde la cual pudiésemos volar hasta *Ellsworth*. El *O-4* tenía por misión inicial intentar la penetración a lo largo de la *barrera de Larsen*, apoyado con su Unidad Aeronaval para reconocer la zona, y eventualmente concretar una *Base Auxiliar* para la U.T.7.8 durante su vuelo a la *barrera de Filchner*.

Tuviere o no éxito la operación Ruta Oeste, el *San Martín* continuaría luego hasta *Belgrano* y *Ellsworth* llevando también material y combustible, para que desde allí la U.T.7.8 efectuase primeramente un reconocimiento de la zona realizando su plan aerofotogramétrico básico (un triángulo hasta la *cordillera Santa Teresita*, de ahí hasta el *pico Buenos Aires* y regreso por sobre la *meseta Ejército Argentino*, lo que hubiese significado reconocer la zona hasta el paralelo 83°30' S), para luego decidir si estaba en condiciones de efectuar el vuelo al *Polo Sur*, oculto políticamente en la frase "volar hasta la máxima latitud posible".

Todos los integrantes de nuestra Unidad sabíamos que la razón final de nuestra misión era llegar al *Polo Geográfico Sur*, pues para ello hubo que ponerse en contacto con el gobierno norteamericano para obtener las autorizaciones necesarias y el apoyo logístico de nuestros aviones, además de tener las frecuencias operativas de radio y el imprescindible apoyo meteorológico, que resultó fundamental. Dado los elementales instrumentos de navegación con que contábamos, tener buen Sol era absolutamente necesario para navegar con seguridad.

El plan básico de la operación no pudo ser cumplido totalmente, como ya lo hemos visto a lo largo de este libro, pues al no llegar el *rompehielos* a la *Estación Científica Ellsworth* a tiempo, no se contó con el combustible de 100/130 octanos necesario para efectuar el relevamiento aerofotogramétrico de la zona de las *cordilleras Santa Teresita y Diamante*, la localización exacta del *pico Buenos Aires* y luego la *meseta Ejército Argentino*, ni tampoco contar con ese combustible para llegar al *Polo Sur*.

Por esa razón debimos cargar los aviones con aeronafta de 80 octanos existente en *Ellsworth*, y no llevar a bordo del *CIA-15* las dos cámaras K-17 programadas. Fue realmente una gran decepción no contar con ellas, pero con las F-8 y cientos de marcaciones y alturas de Sol se pudo suplirlas y hoy tenemos una excelente Carta de Vuelo probada tres años después de ser dibujada.

Sin duda alguna hubiese sido deseable contar con mucho mayor tiempo para la preparación del vuelo, sobre todo para poder adquirir elementos imprescindibles

sin los cuales navegar era algo más que riesgoso. Fue una operación planeada en muy corto tiempo, es cierto, pero la Armada Argentina puso en ella toda su capacidad, la calidad de su personal, y el material a su cuidado, y una rigurosa preparación y celo extremo hicieron el resto y el éxito coronó con creces tantos desvelos.

Nuestros pilotos nunca habían anevizado y no hubo tiempo para ir al *glaciar Upsala* a practicar. La mayoría nunca se había calzado un par de esquis y llegado el caso de usarlos creo que hubiésemos tenido dificultades. Pero con voluntad de hierro y disciplina de fondo se obviaron muchos problemas. Hemos dicho antes que en la *estación Campbell*, luego de media docena de despegues y anevizajes, los pilotos manifestaron que consideraban suficiente y que no era ya necesario seguir practicando y exponiéndose a un eventual accidente que hubiese dañado nuestras máquinas. Y quien escribe este libro, pese a no ser aviador naval, está seguro que no hubo exageración alguna ni suficiencia nacida de una errónea soberbia. El entrenamiento de los seis pilotos era excelente; y como anécdota les relato que en el mes de mayo de 1960, cuando el terremoto en Chile, que azotara muy especialmente la zona de *Valdivia*, el avión sanitario del entonces Ministerio de Salud Pública estaba a cargo de los tenientes de fragata Martini y Gröndöna, y que los mecánicos eran el suboficial segundo Franzoni y el cabo principal Rodríguez; si, los mismos cuatro que formaron parte de la U.T.7.8. El recuerdo de las cientos de horas voladas con todo tipo de tiempo, aterrizando en verdaderos lodazales y muchas veces sin ayudas radioeléctricas de ningún tipo, y llevando hasta un total de 75 personas dentro del *DC-3* sanitario (aunque muchos de ellos fuesen niños, algunos hasta nacidos y bautizados dentro del avión en vuelo) Y como si eso fuese poco, hasta tuvieron que volar en cercanías del *volcán Osorno*, en erupción.

Esa era la capacidad de los pilotos de *Transportes Aeronavales* con que contaba la U.T.7.8; aunque tampoco debo olvidar que algunos parecían no haber leído al almirante americano Ernest J. King cuando expresó que "Un eficiente piloto naval debe poseer un absoluto conocimiento de la Marina, sus doctrinas, tradiciones y costumbres. La habilidad de volar llevada al más alto grado de capacidad es, por sí sola, insuficiente". Pero son pequeños detalles olvidados luego de casi medio siglo. Nuestros pilotos navales son oficiales de marina que vuelan, simplemente; pero TODOS somos partes de la misma familia naval: verdes, voladores o barqueros.

Como Jefe de Operaciones tuve la responsabilidad de llevar personalmente la navegación durante todo el vuelo, desde *Ezeiza* hasta el *Polo Geográfico Sur* y regreso al *Aeroparque*. El teniente Pérez fue mi ayudante, a cargo de la obtención de valores de deriva y velocidad medianamente confiables, y anotar también ordenadamente todos los números que emanaban del domo a velocidad vertiginosa, y siempre recordaremos la ayuda fundamental que significó las metó-

dicas fotografías obtenidas por los jóvenes americanos Holt y Seaquist en el *CTA-15* y Drury y Beaudoin en el *CTA-12* durante la etapa *Ellsworth-Polo Sur*. El teniente Dionisi fue a su vez el navegador del *CTA-12*, y dado que el compás polar de su avión funcionaba razonablemente bien, en la decisiva etapa al *Polo* llevó su navegación completamente separada de la mía, para el caso en que el Sol se ocultase y tuviese que hacerse cargo de la misma. Por suerte el Sol brilló esplendente todo el tiempo y no tuve problemas en saber dónde estábamos en ningún momento.

La preparación de los aviones en la *BAPF* y la *BACT* fue excelente, lo mismo que el entrenamiento de vuelo sobre el mar practicado desde la Base de Submarinos de *Mar del Plata*, donde pudimos detectar serias deficiencias en los trajes de neopreno, que pudieron ser subsanadas. Pudimos obtener más adelante excelentes trajes de vuelo americanos, aunque el resto de la ropa adoleciera de defectos de calidad. Los viveres especiales fueron también muy buenos, aunque los entregados por el *rompehielos* en *Campbell* fueron malos, y se nos asignó como cocinero un conscripto de excelente voluntad, pero de una incapacidad total para el cargo. Nunca olvidaremos todos los desórdenes gastrointestinales padecidos allí ni la cantidad de veces que solicitáramos un cocinero que por lo menos supiese cocinar una sopa de las que ya vienen preparadas en un sobre, sólo eso.

Tampoco pudimos contar con un compás de sol; un equipo de gonio de alta frecuencia que nos hubiese evitado la búsqueda cuadrada en el *Polo Sur* debido a que a la radiobaliza en 520 Kc/s no estuvo conectada a su antena; un buen compás polar "N-1"; un radar que nos hubiese permitido captar la *Estación Polo Sur* a unas 40 millas de distancia; y tener soportes para 8 jatos, que eran los usados normalmente por los americanos, que no operaban en la zona por arriba de las 25.000 libras. Pero todo eso hubiese sido algo casi cercano a lo perfecto, algo a lo que no estábamos acostumbrados, no es cierto?

Nuestro *DC-3 CTA-15* descansa merecidamente desde el 17/V/2005 en el Museo Histórico de la Aviación Naval, en la *Base Aeronaval Comandante Espora*.

La presencia argentina en el *continente blanco* se remonta al siglo antepasado, cuando sus foqueros ya trabajaban en la *península*, y a comienzos del siglo pasado, cuando en 1904 inauguró la *Base de Orcadas*, y a lo largo de este libro hemos comentado sucintamente gran parte del accionar de civiles y militares que han trabajado y siguen trabajando en ella. En estos años, el mundo fue comprendiendo la importancia fundamental que este nuevo continente tiene para la Humanidad y todo lo que atesora. Fueron 12 los países iniciales firmantes del



*7/V/2005: entrega del CTA-15 al Museo Aeronaval en la Base Aeronaval Comandante Espora. Contralmirantes Grondona y Martini, capitán de navío Murgalot, suboficiales Franzoni y Rodríguez, y Cristian Elias, hijo de suboficial Elias*

Tratado Antártico, y ahora 30 han establecido Bases, la última de ellas inaugurada el año 2007. En el Capítulo X recordábamos el establecimiento de la *Estación Polo Sur*, llamada también después *Amundsen-Scott* en honor a los dos primeros exploradores que llegaron a la zona con trineos, construida para el AGI en el verano 1956-1957 a un costo aproximado a los 20.000.000 de dólares estadounidenses, en un lugar donde sólo existían inicialmente hielos y fríos extremos. Fue modificada todos los años, construyéndose en 1975 el domo de 16m de altura y 50m de diámetro para albergar los edificios principales, y en el 2003 comenzó la construcción de la *estación* sobre pilotes que le permiten ser elevada anualmente cuando la precipitación nivea lo hace necesario. En la actualidad los edificios son realmente colosales, viven allí 50 hombres durante el invierno y pueden recibir hasta 150 científicos y visitantes durante los meses de verano. Contemplarlos, admirar su pista de aterrizaje compactada de más de 200m de ancho y 3.000m de largo, donde aviones *LC-130 Hercules* especialmente adaptados para la zona, capaces de transportar más de 12 toneladas por vuelo, con bodegas de carga de 12m x 3m x 3m y velocidades de crucero de 275 nudos que le permiten volar las 728 MN que separan *McMurdo* del *Polo* en apenas 2 horas 40 minutos, han cambiado totalmente el problema del aprovisionamiento. El costo que le insume a la NSF (Fundación Nacional de Ciencias) el mantenimiento y



continua modernización de esta *estación*, habla por sí sola de la importancia que el gobierno de los EE.UU. le asigna a la *Antártida*. La cantidad de ramas de las ciencias que allí se estudian crece constantemente, lo mismo que el número de militares y científicos que tripulan la *estación* durante todo el año.

El mundo necesita agua dulce, petróleo, minerales, y lugares donde sobrevivir en caso de un conflicto atómico. El calentamiento del planeta continúa inexorablemente y el derretimiento de los hielos es ya una verdad inocultable. El paso del *Noroeste* por arriba de los *EE.UU.* y *Canadá* está abierto y los científicos calculan que el derretimiento de los hielos del *Polo Norte* permitirá pronto su libre navegación en el verano. La posibilidad de encontrar allí petróleo ha llevado a que *Rusia* enviara un submarino y plantara en el fondo del *Polo Norte* una bandera de titanio para tomar posesión de esas tierras; y los *EE.UU.*, *Rusia*, *Canadá*, *Groenlandia (Dinamarca)* y *Noruega*, están en contacto estudiando seriamente la distribución de esas tierras. Una guerra impulsada por la lucha por los recursos naturales no es una locura, y la actividad polar más que nunca se inspira en la máxima que dice "investigo para conocer, conozco para reclamar". El AGI fue un excelente medio para estudiar a fondo las inmensidades antárticas, y los países poderosos seguirán investigando con toda su capacidad para aumentar sus conocimientos y luego hacerlos valer.

En la *Antártida* han desaparecido también enormes extensiones de las *barreras* de *Filchner*, *Ross*, *Larsen*, y recientemente la de *Wilkins*, y la prensa especializada informó que las temperaturas mínimas medias ya subieron 3°C desde los años 50. La prensa también informó con extensos gráficos provenientes de fotos satelitales todas estas desapariciones, y nuestros aeródromos de 1961-1962 en *Campbell* y *Ellsworth*, han dejado de existir también hace ya varios años, como habíamos pronosticado en nuestros informes de esa época.

La República Argentina debería tener una agresiva política pensada con muchos años de antelación y mantener más que nunca su presencia en esa parte de nuestro territorio. El no tener navegando esas aguas al *rompehielos Almirante Irizar*, esperamos que sólo momentáneamente fuera de servicio, es un gran dolor para todos los antárticos. Ese buque es un **emblema** para los argentinos, es nuestro buque insignia y todos esperamos que a muy corto plazo su inconfundible silueta surque de nuevo esas aguas llevando hidalgamente nuestro pabellón y abasteciendo y efectuando el recambio del personal en todas sus *Bases*. La historia nos **exige** este accionar.

Los informes de la U.T.7.8 fueron muy completos y elevados a lo largo de 1962 a medida que el tiempo permitía al suscripto y a los demás oficiales poder com-

pletarlos. Una lista somera de todos ellos, como dijéramos ya con anterioridad, es la siguiente:

- a) Album de 220 fotos en blanco y negro obtenidas con la cámara F-8.
- b) Album de 180 fotos de 35mm en colores.
- c) Album de 77 fotos en blanco y negro de las mejores de b).
- d) Album de las fotos 299 a 400 (101) tomadas en 35mm por los tenientes Pittaluga y Baeza.
- e) Negativos de todas las fotos anteriores.
- f) 124 diapositivas en *Auscochrome* de 35mm.
- g) Carpeta Índice con los datos de todas las fotos elevadas.
- h) Tres horas de filmación en color 16mm, de *Buenos Aires* al *Polo Sur*.
- i) Cuarterón de los *Nimataks Foca* en Escala 1:100.000.
- j) Carta de hielos y modificaciones de la barrera entre *Robertson* y *Ellsworth*.
- k) Correcciones a los Derroteros entre *Robertson* y *Ellsworth*.
- l) Carta de la derrota entre *Robertson* y *Ellsworth*, y ubicación de todas las fotografías.
- m) 144 fotos que podrían ser de utilidad para mejorar los Derroteros.
- n) Carpeta con la ubicación exacta de 400 fotos en blanco y negro, 12x17cm, obtenidas con las F-8. Descripción de los accidentes, acimutes, alturas de vuelo, etc.
- o) Carpeta con la descripción de 124 diapositivas *Auscochrome*, tomadas por el capitán Margalot y el teniente Pittaluga, citadas en f).
- p) Carpeta descriptiva de 180 fotografías color tomadas con una cámara de 35mm.
- q) Catorce hojas con modificaciones al Derrotero Argentino, Parte V, Tomo II, H-205, desde *isla Lindenberg* a *Estación Científica Ellsworth*.
- r) Carta Provisoria "CABO ADAMS AL POLO SUR" en proyección estereográfica polar y escala 1:2.188.800, realizada en el Gabinete de Aerofotogrametría de la *BAPL*.
- s) Descripción del Vuelo entre *Ellsworth* y el *Polo Sur*.
- t) Cinta grabada en *Ellsworth* con las comunicaciones con el Dr. Luis Aldaz antes de anevizar.
- u) Carta Especial N°P°2 del Servicio de Hidrografía Naval DE CABO ADAMS AL POLO SUR, Proyección Estereográfica Polar, Escala en Latitud 80°S 1:2.000.000, elevaciones en metros, *Buenos Aires*, VI/1962. Se utilizaron fotos y anotaciones del vuelo de ida solamente.
- v) Con la presente publicación se ha vuelto a realizar otra nueva Carta Especial, en forma particular, utilizando ahora las observaciones de los vuelos de ida y regreso, un poco más precisa que la anterior, con diferencias máximas no mayores de 6 millas en latitud.

- w) Casete de 47 minutos de duración preparado por el SIN en el año 1987 con las filmaciones en 16mm, llamado "Los que saludaron el alba austral".

Con fecha 24/I/1962, la Secretaría de Aeronáutica otorgó a la U.T.7.8 la "Medalla al Mérito Antártico".

Tiempo después la Armada Argentina confirió a los integrantes del vuelo una medalla bañada en oro de 6,7cm de diámetro, que dice en su anverso: "Vuelo al Polo Sur - 6 enero 1962", con una carta en relieve del vuelo; y en el reverso: "Homenaje de la Armada Argentina: A los tripulantes de la Unidad Aeronaval de Exploración y Reconocimiento U.T.7.8, que realizó por tierras y mares argentinos el memorable vuelo y aterrizaje". Y en el canto, el grado y nombre del tripulante.

El 26/VIII/1966, la Secretaría de Guerra a su vez entregó a las tripulaciones de la Marina y de la Fuerza Aérea que alcanzaron el *Polo Sur*, el "Distintivo Antártico modelo "A".

El entonces señor Presidente de la República, Dr. Arturo Frondizi, envió al señor Ministro de Marina almirante Gastón Clément en enero de 1962 una nota de felicitación por el vuelo realizado; y recibió posteriormente en la Casa de Gobierno a los doce tripulantes, con los cuales departió largo rato muy amablemente. También llegaron notas de felicitaciones de otros países y cartas de funcionarios e Instituciones ligadas al ambiente antártico.

Sería muy largo el mencionar toda la cobertura periodística lograda por esta primera visita de argentinos al *Polo Geográfico Sur*. Con el tiempo, como es lógico, se fueron desvaneciendo todos los festejos, la fecha fue escapando de los diarios, y las fotografías e informes del vuelo comenzaron también a desaparecer de sus carpetas y anaqueles. La realización de este libro sólo fue posible gracias a fotografías personales escaneadas y limpiadas con un paciente trabajo de photoshop, a mi todavía excelente memoria, todos mis Diarios Personales, y la ayuda desinteresada de camaradas del vuelo y de la Promoción 74; y apuntes y grabaciones que volveré a entregar antes de cambiar definitivamente de fondeadero a manos que espero cuiden ahora como es debido todo este material, que para la U.T.7.8 constituye algo muy valioso.

Pido disculpas por la gran cantidad de datos volcados en esta obra, pues deseo que ellos no queden en el olvido y puedan ser de utilidad en el futuro. Para nuestro país y para la Humanidad.

En el folleto que escribiera en febrero de 1962 expresé textualmente:

“Nuestra empresa no había sido una aventura deportiva ni una misión ocasional: fue, sí, una operación estudiada a fondo y cumplida al detalle con el esfuerzo de toda la Armada Argentina. En ella, nuestros aviones navales se foguearon aún más sobre las aguas del *Drake*, una de nuestras áreas estratégicas más importantes. Por ella, se amplió el conocimiento científico universal, que adquirió nuevos aportes geográficos, glaciológicos, meteorológicos, geológicos y fisiológicos sobre zonas del sexto continente aún inexploradas y sobre otras poco conocidas. Tras ella, quedó convertida en firme posibilidad la idea de una ruta transpolar que, a través de nuestro sector antártico, pueda unir *América del Sur* con *Australia* y *Nueva Zelanda*. Estos son los resultados concretos del Primer Vuelo Argentino al Polo Sur”.

A casi ya medio siglo de distancia, sigo pensando exactamente igual. Fue una operación llevada a cabo por toda la Institución, aportando sus conocimientos de una u otra manera, trabajando en pos de un solo ideal materializado por un pequeño grupo de hombres de una época en que “el himno era un grito emocional y no un susurro avergonzado”, por un pequeño grupo de argentinos que sintió un nudo en sus gargantas cuando vio flamear el Pabellón en el extremo Sur del territorio, y que aún hoy -y hablo ahora solamente por mí-, tiene la vista empañada por los recuerdos y el orgullo inmenso de haber contribuido a llegar a latitud 90°S, y haber trabajado para que una carta de vuelo con nombres que -creo- siguen sin ser oficiales, nos enseñe el camino al Polo Geográfico Sur.

Gracias de nuevo a todos los que ayudaron a que este libro pudiese ser realidad.

Estamos viviendo una época en que los valores morales parecerían escasear. Creo honestamente que nuestro vuelo fue uno de los últimos Quijotes arremetiendo contra los hielos a fuerza de lanza y coraje, lo mismo que las otras tres expediciones de Fuerzas hermanas que continuaran después de la nuestra. Tenemos ahora en *Marambio* una pista operable todo el año, los vuelos transpolares se han vuelto rutina y una vez más a las FF.AA. argentinas les ha tocado la misión de hacer proa.

Muchas gracias, lector amigo, por habernos acompañado.

Vuelvo a dar Gracias al Buen Dios por toda la ayuda que nos brindará, y ruego que estas líneas sirvan para volver a recordar a las generaciones actuales y futuras que “Allá donde la Patria se prolonga, la Armada Argentina estudia y trabaja”.-

## Apéndice I

### Posiciones Geográficas

Nombre	Accidente	Latitud	Longitud	Observaciones
25 de Mayo	Isla	62°05' S	58°30' W	Islas Shetland del Sur. (King George).
480	Depósito	79°51' S	146°00' E	Expedición Trans- Antártica 1957/58.
700	Depósito	82°58' S	146°02' E	Exp. Trans-Ant. 1957/58.
A	Depósito	78°46' S	167°55' E	Expedición de Scott 1902.
Adams	Cabo	74°54' S	62°08' W	Costa E de la península Antártica.
Adare	Cabo	71°17' S	170°10' E	Tierra de Victoria, punta NE.
Adelaide	Base Inglesa	67°44' S	68°53' W	Base en isla Adelaide.
Adelaide	Isla	67°20' S	68°30' W	Península Antártica, isla Belgrano.
Agassiz	Cabo	68°28' S	62°50' W	Costa E de la península Antártica.
Alejandro I°	Isla	71°00' S	71°00' W	Costa W de la península Antártica.
Almirante Brown	Destaca- mento	64°50' S	62°52' W	Destacamento Argentino.
Antarctic	Estrecho	63°22' S	56°43' W	NE península Antártica.
Antártica	Península	67°00' S	66°00' W	Sector Sudamericano
Año Nuevo	Isla	54°40' S	64°12' W	N de Isla de los Estados, Argentina.
Arctowski	Nunatak	65°06' S	60°01' W	Grupo Nunataks Foca.
Armada Argentina	Macizo	85°12' S	58°00' W	Plató polar. Vuelo: 6/1/1962.
Armitage	Cabo	77°51' S	166°40' E	Isla Ross, Mar de Ross.
Astrolabe	Isla	63°19' S	58°40' W	SE Mar de la Flota.

Astrolabio	Aguja del	64°09' S	62°37' W	Costa W isla Brabante, península Antártica.
Arka	Caleta	70°45' S	7°42' W	Posible lugar base americana.
Auckland	Ciudad	36°50' S	174°47' E	Isla Norte de Nueva Zelanda.
Austral (Gould)	Bahía	77°50' S	43°30' W	Bahía junto a la Estación Ellsworth.
Axel Heiberg	Glaciar	85°15' S	161°30' W	Boca Norte. Cordillera Reina Maud.
B	Depósito	80°30' S	----	Expedición de Scott 1902.
Baffin	Bahía	73°00' N	67°00' W	Norte de Canadá.
Bahía Aguirre	Entrada	82°30' S	42°00' W	Entre cordillera Diamante y meseta E.A.
Baja	Isla	63°18' S	62°07' W	Mar de la Flota, península Antártida.
Ballenas	Bahía de las	78°34' S	164°25' W	Barrera de Ross.
Balleny	Islas	67°30' S	164°00' E	Círculo Polar Antártico.
Barents	Mar de	75°00' N	45°00' E	N de Suecia, Finlandia y Rusia.
Barrera Austral	Depósito	82°47' S	----	Expedición de Scott 1911-1912.
Barrow	Punta	71°14' N	156°39' W	Alaska. U.S.A.
Barry	Islote	68°08' S	67°07' W	Bahía Margarita, Grupo Debenham.
Bear	Isla	74°25' N	19°01' E	Entre Noruega y archipiélago Svalbard.
Beardmore	Glaciar	83°45' S	170°10' E	Boca Norte. Tierra Reina Alexandra.
Belgrano	Isla	67°20' S	68°30' W	SW Península Antártica (isla Adelaide).

Belgrano I	Base	77°47' S	38°15' W	Ejército Argentino. Barrera de Filchner.
Belgrano II	Base	77°42' S	34°37' W	Ejército Argentino. Nunatak Bertrab.
Belgrano III	Base	77°54' S	45°59' W	Ejército Argentino. isla Berkner.
Bellingshausen	Mar de	72°30' S	85°00' W	Al W de la península Antártica.
Bering	Estrecho	65°40' N	168°30' W	Separa Alaska de Rusia.
Berkner	Isla	79°40' S	49°00' W	Sobre la barrera de Filchner.
Bird	Cabo	77°08' S	166°35' E	Isla Ross, mar de Ross.
Blanco	Mar	67°00' N	42°00' E	Beloye More, Norte de Rusia.
Blue	Glaciar	77°49' S	164°30' E	Tierra de Victoria.
Blythe	Bahía	62°28' S	60°20' W	I. Livingston, islas Shetland del Sur.
Booth	Isla (Wandel)	65°05' S	64°00' W	Costa W. de la península Antártica.
Borchgrevink	Nunatak	66°02' S	62°28' W	Península Antártica.
Bouvet	Isla	54°26' S	3°24' E	Al SSW de Sudáfrica.
Bowman	Península	74°50' S	62°00' W	Fondo SW del mar de Weddell.
Bridgeman	Isla	62°04' S	56°33' W	Islas Shetland del Sur.
Buena Esperanza	Cabo	34°21' S	18°29' E	Sur de Africa.
Buenos Aires	Ciudad	34°37' S	58°24' W	Capital de la República Argentina.

Buenos Aires	Pico (nunatak)	83°26' S	41°00' W	Al S de la meseta Ejército Argentino.
Butler	Isla	72°12' S	60°20' W	Costa E de la península Antártica.
Butter	Punta	77°39' S	164°14' E	Tierra de Victoria.
Byrd	Estación	80°03' S	119°30' W	Estación AGI de los EE.UU.
Canberra	Ciudad	35°18' S	149°06' E	Australia.
Cañaveral	Cabo	28°27' N	80°31' W	Estado de Florida, EE.UU.
Cabo Hallet	Estación	72°19' S	170°18' E	Conjunta EE.UU. y Nueva Zelanda.
Capetown	Ciudad	33°55' S	18°26' E	Sudáfrica.
Capitán Campbell	Estación	65°00' S	59°52' W	Estación Aeronaval Temporal.
Cerro Nevado	Isla – Base	64°21' S	57°02' W	Base Dr. Nordenskjöld y Tte. Sobral.
Circuncisión	Puerto	65°10' S	64°10' W	Isla Petermann, península Antártica.
Clarence	Isla	61°15' S	54°06' W	NE islas Shetland del Sur.
Coats	Tierra de	77°00' S	28°00' W	Costa SE del mar de Weddell.
Colbeck	Cabo	77°05' S	157°45' W	Extremo E del mar de Ross.
Columbia	Cabo	83°12' N	70°30' W	I. Ellesmere, Norte de Canadá.
Corbeta Uruguay	Base Auxiliar	59°27' S	27°18' W	Isla Morel, Grupo Thule del Sur.
Costa Lázara	Cabo	64°20' S	56°55' W	Punta NE de isla Cerro Nevado.



Crozier	Cabo	77°29' S	169°34' E	Isla Ross, mar de Ross.
Chalmers	Puerto	45°48' S	170°38' E	Isla S de Nueva Zelanda.
Charcot	Isla	70°10' S	75°00' W	W península Antártica.
Chiriguano	Nunatak	84°14' S	48°10' W	Nunataks G.N.A.
Christchurch	Ciudad	43°30' S	172°37' E	Isla Sur de Nueva Zelanda.
Dakar (Senegal)	Ciudad	14°41' N	17°27' W	Oeste Africa Ecuatorial.
De Gerlache	Estrecho	64°30' S	62°30' W	Península Antártica.
Decepción	Base/Isla	62°59' S	60°43' W	Armada Argentina.
Desolación	Isla	62°27' S	60°21' W	N de isla Livingston, en bahía Hero.
Diamante	Cordillera	83°00' S	47°00' W	Al SSW de la Base Belgrano II.
Discovery	Monte	78°22' S	165°00' E	Tierra de Victoria.
Dolleman	Isla	70°38' S	60°50' W	Costa E de la península Antártica.
Donald	Nunatak	65°05' S	60°07' W	Grupo Nunataks Foca.
Drake	Pasaje	59°00' S	68°00' W	Entre América del Sur e islas Shetland del Sur.
Dry	Valle	77°30' S	163°06' E	Tierra de Victoria.
Dundee	Isla	63°29' S	55°59' W	NE península Antártica.
Dunedin	Ciudad	45°52' S	170°29' E	Isla S de Nueva Zelanda.
Duque Ernesto	Bahía	77°50' S	36°00' W	Fondo SE del mar de Weddell.
Echeverría	Puerto	62°38' S	61°08' W	I. Livingston, Shetland del Sur.
Eduardo VII	Península	77°07' S	157°55' W	E del mar de Ross.

Eielson	Cabo	70°30' S	61°34' W	Península Antártica.
Ejército Argentino	Meseta	82°25' S	40°00' W	Al SSW de la Base Belgrano II.
Eklund	Islas	73°15' S	72°00' W	Al SW del canal Sarmiento/George VI.
Elefante	Isla	61°05' S	55°10' W	Islas Shetland del Sur.
Ellesmere	Isla	80°00' N	75°00' W	Norte de Canadá.
Ellsworth	Estación	77°43' S	41°08' W	Estación Científica U.S.A. en II/1957.
Ellsworth, James	Tierra	75°00' S	80°00' W	Al W de la península Antártica.
Entre Ríos	Nunataks	81°32' S	29°10' W	Al SSE de la Base Belgrano II.
Erebus	Monte	77°32' S	167°05' E	Volcán en la isla Ross.
Erebus y Terror	Golfo	63°40' S	56°40' W	Costa NE península Antártica.
Esperanza	Base/Bahía	63°23' S	57°02' W	Base Ejército Argentino, península Antártica.
Estados	Isla de los	54°46' S	64°20' W	Al E. de Tierra del Fuego.
Esther	Puerto	61°56' S	57°56' W	Costa NE isla 25 de Mayo, Shetland del Sur.
Etah	Poblado	78°18' N	72°32' W	Sonda Smith, Groenlandia.
Eternity	Cadena	69°46' S	63°34' W	Península Antártica.
Evangelistas	Faro	52°23' S	75°07' W	Boca W Estrecho de Magallanes.
Evans	Cabo	77°38' S	166°25' E	Isla Ross, mar de Ross.
F	Base Inglesa	65°15' S	64°16' W	Islas Argentinas.
Falucho	Glaciar	81°00' S	32°00' W	Al SSE de la Base Belgrano II.

Feliz Encuentro	Cabo	63°47' S	57°20' W	Costa N de isla Vega, península Antártica.
Ferrar	Glaciar	77°41' S	163°35' E	Tierra de Victoria
Flota	Mar de la	63°00' S	59°00' W	Península Antártica.
Foca	Nunataks	65°05' S	60°05' W	Costa E de la Tierra de San Martín.
Fossil Bluff	Base Inglesa	71°20' S	68°20' W	En la isla Alejandro I°.
Foyn	Tierra de	66°30' S	63°00' W	Costa E pen. Antártica.
Foyn	Punta	65°15' S	61°39' W	Península Antártica.
Framnes	Cabo	65°57' S	60°33' W	Costa E de la península Antártica.
Francisco José	Archipiélago	81°00' N	55°00' E	Al N del mar de Barents.
Franheim	Base Auxiliar	78°34' S	164°25' W	Base de Amundsen, barrera de Ross.
Fry	Glaciar	76°37' S	161°40' E	Tierra de Victoria.
Funchal	Puerto	32°38' N	16°55' W	Islas Madeiras, Portugal.
Georgias del S.	Islas	64°30' S	36°30' W	Subantárticas Argentinas.
Gjøa Haven	Caleta	68°43' N	96°16' W	Isla Príncipe Guillermo, Canadá.
Glaciar Inferior	Depósito	83°35' S	- - - -	Expedición de Scott 1911-1912.
Glaciar Superior	Depósito	85°13' S	161°55' E	Expedición de Scott 1911-1912.
Gould (Austral)	Bahía	77°50' S	43°30' W	Bahía junto a la Estación Ellsworth.
Gral. San Martín	Pico	82°42' S	50°40' W	Cordillera Santa Teresita.
Gray	Nunatak	65°06' S	60°05' W	Grupo Nunataks Foca.
Grup. Nav. Ant.	Numataks	84°16' S	48°30' W	Grup. más de 20 nunataks.
Grytviken	Poblado	54°17' S	36°31' W	Islas San Pedro.
Guarani	Nunatak	84°20' S	48°50' W	Nunataks G.N.A.
Halley	Bahía/Base	75°33' S	26°40' W	SE mar de Weddell.

Heard	Islas	53°15' S	73°30' E	Dorsal Kerguelen-Gaussberg.
Hearst	Isla	69°25' S	62°14' W	E península Antártica.
Herschel	Isla	69°35' N	139°00' W	Golfo Mackenzie, Canadá.
Hersilia	Caleta	62°39' S	61°14' W	Isla Rugosa, península Antártica.
Hinlopenstrasse	Estrecho	80°00' N	17°42' E	Archipiélago Svalbard.
Hobart	Puerto	42°50' S	147°14' E	Ciudad/puerto de la isla Tasmania.
Hollick-Kenyon	Meseta	79°00' S	107°30' W	Al W de la península Antártica.
Hornos	Cabo de	55°58' S	67°16' W	Extremo S del Continente Americano.
Hoseason	Isla	63°45' S	61°40' W	Mar de la Flota, península Antártida.
Husvik	Puerto	54°10' S	36°43' W	Isla San Pedro, Georgias del Sur.
Hut	Punta	77°51' S	166°40' E	Cabo Armitage, isla Ross.
Joinville	Isla	63°15' S	55°42' W	NE de la península Antártica.
Kerguelen	Islas	49°00' S	70°00' E	Dorsal Kerguelen-Gaussberg.
Kongsfjorden	Fiordo/ Bahía	79°00' N	11°45' E	Bahía de los Reyes, Spitsbergen.
Lancaster	Estrecho	74°10' N	85°00' W	Norte de Canadá.
Larsen	Nunatak	64°58' S	60°05' W	Grupo Nunataks Foca. Base Matienzo.
Larsen	Barrera	68°30' S	62°30' W	Costa NE de la península Antártica.
Lemaire	Canal	65°04' S	63°57' W	Al E de islas Dannebrog, Antártida.

Liv	Base Auxiliar	84°45' S	166°05' W	Vuelo de Richard Byrd al Polo Sur.
Liv	Glaciar	84°45' S	167°30' W	Boca Norte. Cordillera Reina Maud.
Livingston	Isla	62°36' S	60°30' W	Mar de la Flota. Islas Shetland del Sur.
Lockroy	Puerto	64°49' S	63°30' W	Península Antártica.
Longyearbyen	Ciudad	78°14' N	15°34' E	Isla Spitsbergen, archipiélago Svalbard.
Los Menucos	Cordillera	80°35' S	27°00' W	Al SSE de la Base Belgrano II.
Luna	Bahía	62°35' S	60°00' W	Isla Livingston (Islas Shetland del Sur).
Lyttelton	Ciudad	43°35' S	172°44' E	Isla Sur de Nueva Zelanda.
Mackintosh	Cabo	72°52' S	59°54' W	Costa E de la península Antártica.
Macquarie	Isla	54°50' S	159°00' E	Al S del mar de Tasmania.
Madeira	Islas	32°44' N	16°50' W	Costa NW de África.
Magallanes (E)	Estrecho	52°30' S	68°30' W	Boca W: 52°38' S y 74°44' W.
Marambio	Base/Isla	64°14' S	56°36' W	Fuerza Aérea Argentina (Isla Seymour).
Margarita	Bahía	68°30' S	68°40' W	SW península Antártica.
Matienco	Base	64°58' S	60°04' W	Conjunta EA/FAA, isla Larsen.
Mawson	Glaciar	76°12' S	162°30' E	Tierra de Victoria.
McMurdo	Base	77°51' S	166°40' E	Estados Unidos de América.
McMurdo	Sonda	77°25' S	165°20' E	Mar de Ross, al W de isla Ross.
Media Barrera	Depósito	81°35' S	---	Expedición de Scott 1911-1912.

Media Luna	Base	62°36' S	59°55' W	Destacamento Argentino Tte. Camara.
Medio Camino	Depósito	81°30' S	146°09' E	Expedición Trans- Antártica 1957-58.
Melbourne	Ciudad	37°50' S	144°55' E	Sur de Australia.
Melchior	Base/Isla	64°19' S	62°58' W	Armada Argentina. En el archipiélago Melchior.
Meseta	Depósito	78°01' S	158°25' E	Exp. Trans-Ant. 1957-58.
Minna	Riscos	78°33' S	166°30' E	Costa W de la barrera de Ross.
Mirny	Base rusa	66°38' S	93°12' E	Costera, sobre Mar de Davis.
Mobilöil	Bahía	68°36' S	64°30' W	SE península Antártica.
Moltke	Nunataks	78°20' S	35°00' W	Fondo SE mar de Weddell.
Montevideo	Ciudad	34°52' S	56°13' W	Ciudad capital R.O. del Uruguay.
Moscú	Ciudad	55°46' N	37°34' E	Capital de Rusia.
Murdoch	Nunatak	65°01' S	60°02' W	Grupo Nunataks Foca.
Muskegbukta	Caleta	69°56' S	1°26' W	Costa Princesa Marta, Antártida.
Nelson	Estrecho de	62°20' S	59°18' W	Islas Shetland del Sur.
Nevada	Isla	62°47' S	61°23' W	Mar de la Flota, Antártida.
Nome	Ciudad	64°32' N	165°25' W	Alaska, U.S.A.
Norte	Cabo	80°38' N	19°58' E	Archipiélago Svalbard.
Noruegia	Cabo	71°20' S	12°00' W	Costa E del mar de Weddell.
Nueva	Isla	55°14' S	66°32' W	Al Sur canal Beagle.
Nueva Zelanda	Islas	42°00' S	173°00' E	País de Oceanía, al Este de Australia.
Ny-Alesund	Poblado	78°56' N	11°56' E	Costa S bahía Kings, isla Spitsbergen.

Oasis	Base rusa	66°13' S	100°58' E	Costera Archipiélago Highjump.
Observatorio	Isla	54°38' S	64°09' W	Faro Año Nuevo. N Isla de los Estados.
Orcadas	Base	60°45' S	44°43' W	Armada Argentina. Islas Orcadas del Sur.
Palmer	Base U.S.A.	64°46' S	64°04' W	Estación Científica. Isla Amberes.
Parry	Cabo	70°15' N	124°30' W	Canadá.
Paulet	Isla	63°34' S	55°46' W	NE de la península Antártica.
Peligro	Islotes	63°26' S	54°45' W	Al E. de la isla Joinville.
Pedro I°	Islas	68°51' S	90°24' W	Mar de Bellingshausen.
Pequeña América	Base	78°41' S	164°05' W	Estados Unidos de América.
Pernambuco	Ciudad	8°04' S	34°54' W	Actualmente Recife, Brasil.
Petrel	Base Auxiliar	63°28' S	56°12' W	Armada Argentina; isla Dundee.
Petrel	Rada	63°28' S	56°13' W	Isla Dundee. NE península Antártica.
Piedra Buena	Monte	83°18' S	50°40' W	Cinco picos característicos.
Plat	Cabo	80°35' N	23°05' E	Costa N archipiélago Svalbard.
Polo Geomagnético Sur	Polo	79°12' S	109°00' E	Posición año 1995.
Polo Magnético Sur	Polo	64°42' S	138°39' E	Posición año 2000.
Portland	Ciudad	45°31' N	122°43' W	Oregon, U.S.A.
Posesión	Bahía	54°06' S	37°08' W	Isla San Pedro, Georgias del Sur.
Pram	Punta	77°50' S	166°45' E	Isla Ross.
Príncipe Gustavo	Canal	63°51' S	58°18' W	Costa W del mar de Weddell.

Príncipe Patrick	Isla	77°00' N	120°00' W	Canadá.
Proa	Punta	64°53' S	62°53' W	Península Antártica.
Puerto Cook	Puerto	54°45' S	64°04' W	Costa N Isla de los Estados, Argentina.
Punta Arenas	Ciudad	53°10' S	70°54' W	Estrecho de Magallanes, Chile.
Punta Indio	Nunatak	82°06' S	39°53' W	Extremo N Meseta Ejército Argentino.
Reina Maud	Montes	86°00' S	160°00' W	Al S de la barrera de Ross.
Rey Eduardo	Caleta	54°09' S	36°30' W	Grytviken, isla San Pedro, Georgias del Sur.
Rey Haakon	Bahía	54°07' S	37°25' W	Puerto Robinson, isla San Pedro.
Rey Oscar II	Tierra del	65°50' S	62°40' W	Costa E península Antártica.
Río Gallegos	Base Aeronaval	51°37' S	69°13' W	Provincia de Santa Cruz, Argentina.
Río Grande	Base Aeronaval	53°48' S	67°42' W	Provincia Tierra del Fuego, Argentina.
Robert	Isla	62°24' S	59°31' W	Islas Shetland del Sur.
Robert English	Costa	73°20' S	72°00' W	Al W de la Península Antártica.
Robertson	Isla	65°10' S	59°34' W	Península Antártica, costa E.
Robinson	Puerto	54°07' S	37°25' W	Bahía Rey Haakon, isla de San Pedro.
Ross	Isla	77°30' S	167°30' E	Costa W del mar de Ross.
Ross	Isla	64°08' S	57°41' W	Costa W del mar de Weddell.
Ross	Mar de	76°00' S	180°00' W	Al S de Nueva Zelanda, Antártida.



Royds	Cabo	77°32' S	166°12' E	Isla Ross, mar de Ross.
Rufino	Montañas	79°30' S	25°00' W	Al SSE de la Base Belgrano II.
Salina	Ciudad	38°51' N	97°38' W	Estado de Kansas, EE.UU.
Sanavirón	Monte	83°32' S	48°40' W	Al S cordillera Diamante.
Sandwich del Sur	Islas	57°30' S	26°30' W	Islas subantárticas argentinas.
San Francisco	Ciudad	37°47' N	122°26' W	California, EE.UU.
San Jacinto	Ciudad	33°47' N	116°58' W	California, EE.UU.
San Lorenzo	Planicie	79°30' S	37°00' W	Al SSW de la Base Belgrano II.
San Martín	Base	68°08' S	67°09' W	Ejército Argentino. Costa W península Antártica.
San Pablo	Rocas	0°55' N	29°20' W	Rocas San Pedro y San Pablo, Brasil.
San Pedro	Isla	54°20' S	36°50' W	Islas Georgias del Sur.
Santa Cruz	Ciudad	50°00' S	68°30' W	Capital provincia Santa Cruz, Argentina.
Santa Fe	Nunatak	82°45' S	40°00' W	Extremo S Meseta Ejército Argentino.
Santa Teresita	Cordillera	82°40' S	50°30' W	Al SSW de la Base Belgrano II.
Sargento Cabral	Glaciar	80°04' S	28°00' W	Al S de la Base Belgrano II.
Sarmiento	Canal	71°30' S	67°50' W	SW de la península Antártica.
Scotia	Bahía	60°45' S	44°39' W	Islas Orcadas del Sur.
Schollaert	Canal	64°30' S	62°52' W	Península Antártica.
Sentinel	Cadena	78°00' S	86°00' W	Al W de la península Antártica.
Seymour	Isla	64°16' S	56°43' W	Base Marambio, FAA.

Shackleton	Base Auxiliar	77°59' S	37°11' W	Expedición Trans-Antártica 1957/58.
Shackleton	Ensenada	82°17' S	164°00' E	Tierra de Victoria.
Sheridan	Cabo	82°30' N	61°55' W	I. Ellesmere, Norte de Canadá.
Simon	Bahía	34°09' S	18°26' E	Sudáfrica, cabo Buena Esperanza.
Skelton	Nevero	78°30' S	159°30' E	Tierra de Victoria.
Skelton	Glaciar	79°00' S	162°15' E	Boca Sur, Tierra de Victoria.
Skelton	Deposito	79°03' S	162°15' E	Expedición Trans-Antártica 1957/58.
Smith	Isla	62°59' S	62°30' W	Mar de la Flota, Antártida.
Sobral	Base Auxiliar	81°04' S	40°30' W	Ejército Argentino, Desaparecida.
South Ice	Base Auxiliar	81°58' S	29°30' W	Expedición Trans-Antártica 1957/58.
Sovietskaya	Base rusa	78°23' S	88°00' E	Cercana Polo Inaccesibilidad.
Spitsbergen	Isla	78°00' N	20°00' E	Archipiélago Svalbard.
Steele	Isla	71°00' S	60°43' W	Costa E de la Península Antártica.
Stefansson	Estrecho	69°28' S	62°25' W	Al E de la península Antártica.
Stonington	Isla/Base	68°11' S	67°00' W	Bahía Margarita, Base Ronne y Fuchs.
Stromness	Puerto	54°09' S	36°41' W	Isla San Pedro, Georgias del Sur.
Sudoeste	Bahía	54°13' S	37°30' W	Isla San Pedro, Georgias del Sur.
Svalbard	Archipiélago	78°30' N	20°00' E	Al N de Noruega.
Taragüi	Monte	83°24' S	47°35' W	S de la cordill. Diamante.
Tasmania	Isla	42°10' S	146°45' E	Isla al S de Australia.

Teller	Ciudad	65°16' N	166°21' W	Alaska, EE.UU.
Terror	Monte	77°31' S	168°30' E	Isla Ross.
Thule	Ciudad	76°28' N	68°58' W	Base Aérea EE.UU. en Groenlandia.
Thule del Sur	Islas	59°30' S	27°12' W	Al S Sandwich del Sur.
Thurston	Isla (antes península)	71°50' S	100°00' W	Costa antártica.
Tres grados	Depósito	86°56' S	165°06' E	Expedición de Scott 1911-1912.
Tricornio	Monte	73°58' S	61°44' W	Costa E de la península Antártica.
Trinidad	Isla	63°47' S	60°44' W	SE Mar de la Flota, Antártida.
Trinidad del Sur	Isla	20°30' S	29°20' W	Isla de Brasil, Océano Atlántico.
Tromsø	Ciudad	69°40' N	18°52' E	Costa NW de Noruega.
Ultimo	Depósito	88°29' S	159°33' E	Exp. de Scott 1911-12.
Un grado y medio	Depósito	88°29' S	159°33' E	El mismo Ultimo Depósito de Scott.
Una tonelada	Depósito	79°27' S	169°20' E	Exp. de Scott 1911-12.
Ushuaia	Ciudad	54°49' S	68°18' W	Capital provincia Tierra del Fuego, Argentina.
Valparaiso	Ciudad	33°05' S	71°39' W	Ciudad/Puerto de Chile.
Vashel	Bahía	77°44' S	35°00' W	Fondo SE del mar de Weddell.
Vega	Isla	63°50' S	57°24' W	W del mar de Weddell.
Victoria	Isla	71°00' N	110°00' W	Norte de Canadá.
Vostok	Base rusa	78°27' S	106°52' E	Interior, cercana al Polo Geomagnético.
Wakefield	Monte	69°46' S	64°42' W	Península Antártica. Altura 2.685m.

Wandel	Isla (Booth)	65°05' S	64°00' W	Costa W de la península Antártica.
Weddell	Mar de	73°00' S	45°00' W	Sur Océano Atlántico.
Wilkes	Estación AGI	66°14' S	110°32' E	Base Conjunta EE.UU. y Australia.
Yamana	Nunatak	84°19' S	48°25' W	Nunatak del Grupo Naval Antártico.

## Apéndice II

### Nomenclador

Sigla	Significado
a (deriva)	Abatimiento: por viento en los aviones y viento más corriente en los buques.
Aerogal	Estación Aeronaval Río Gallegos.
AGI	Año Geofísico Internacional.
Airglow	Tenue luz en el cielo nocturno causado por reacciones fotoquímicas por radiación solar en la atmósfera superior. A diferencia de las auroras, son visibles en todo el globo.
Aleta	Parte del costado del buque en la zona de popa. Aleta de babor o estribor.
Amura	Parte del costado del buque en la zona de proa. Amura de babor o estribor.
Atrapado	Situación de un buque rodeado por el hielo e imposibilitado de moverse.
Babor	Costado izquierdo de la embarcación, mirando hacia la proa, hacia delante.
BACE	Base Aeronaval Comandante Espora.
Bandejón	Hielo marino relativamente plano de 20 o más metros. Son subdivididos de acuerdo a su mayor extensión horizontal, de metros a kilómetros.
BAPI	Base Aeronaval Punta Indio.
Barrera de hielo	Sabana de hielo flotante de 20 a 100m o más de espesor sobre el nivel del mar, anexada a la costa. El borde hacia el mar se denomina frente de hielo.
Beaver	Avión de Havilland totalmente metálico usado para reconocimiento o transporte en zonas polares. Envergadura 14,60m, carga 980Kg, Vdm 124 Nds, techo 5.500m.
BLI	Banda Lateral Inferior (radio).
Blizzard	Viento generalmente muy fuerte acompañado de nubes de nieve suelta, dificulta a veces totalmente la visibilidad, no se distingue siquiera una carpa a pocos metros.

BLS	Banda Lateral Superior (radio).
BLU	Banda Lateral Única (radio).
BNPB	Base Naval Puerto Belgrano.
BNU	Base Naval Ushuaia.
C-47	Versión militar del avión bimotor Douglas DC-3.
CA	Contralmirante.
Cairn	Hito o mojón formado con bloques de hielo o piedras apiladas.
CC	Capitán de Corbeta.
CD	Compás Doppler.
CF	Capitán de Fragata.
CN	Capitán de Navío.
CNA	Comisión Nacional del Antártico.
Cogruantar	Comandante del Grupo Naval Antártico. CN Jorge Pernice, a bordo del Q-4.
Coperavales	Comando de Operaciones Navales.
Covia	Comandante de la Aviación Naval.
CP	Compás Polar.
D	Declinación magnética.
Delta ( $\delta$ )	Desvío del compás magnético en el rumbo que se está navegando.
Dv	Derrota verdadera. Derrota respecto al suelo. $Dv = Rc + D + \delta + a$ .
DX	Contacto de un radioaficionado a muy larga distancia.
E	Este.
EA	Ejército Argentino.
EAE	Estación Aeronaval Ezeiza.
EATCC	Estación Aeronaval Temporal Capitan Campbell, en los Nunatak Foca.
ECE	Estación Científica Ellsworth.

EE.UU.	Estados Unidos de América.
ENM	Escuela Naval Militar.
Estribor	Costado derecho de la embarcación mirando hacia delante, hacia la proa.
ETA	Escuadrilla de Transportes Aeronavales. Estimado Tiempo de Arribo.
FAA	Fuerza Aérea Argentina.
FATA	Fuerza Aérea de Tareas Antárticas.
Ferguson	Tractor ligero inglés modelo TE 20. Velocidad media 8 nudos. Equipado con orugas, sobre hielo o nieve dura arrastra hasta dos toneladas. Tuvo en la Expedición Trans-antártica 1957-1958 un excelente comportamiento.
FFAA	Fuerzas Armadas.
Fuerza 8	Fuerza del viento en la Escala Beaufort de Vientos, de 0 a 12. (Ver Apéndice V).
GAL	Estación Aeronaval Río Gallegos.
GH	Grupo Horario de un despacho, de 6 números, indica día y hora oficial de emisión.
Glaciar	Masa de hielo y nieve continuamente en movimiento, de la parte superior a la inferior del terreno. Generalmente presenta grietas muy peligrosas.
GMT	Greenwich Mean Time, Tiempo Medio de Greenwich.
GNA	Grupo Naval Antártico.
GND	Estación Aeronaval Río Grande.
Grietas	Hendeduras en el hielo, desde pocos centímetros a varios metros de anchura.
Gruñón	“Growler”. Pieza de hielo muy compacto y duro, generalmente transparente o de color azul verdoso. Sobresale menos de un metro de la superficie. Muy peligroso para los buques. Su nombre se debe a su continuo crepitar al ir disolviéndose.

HMS	Her (His) Majesty's Ship: Buque de su Majestad Británica.
IAA	Instituto Antártico Argentino.
Iceberg	Islas flotantes de hielo, provenientes de glaciares o barrera. Alcanzan tamaños muy considerables, duran hasta dos años y son un enorme peligro para los buques.
IM	Infantería de Marina.
Innuít	Esquimal.
Jato	Jet Assisted Take Off. Despegue con ayuda de cohetes (que luego son eyectados).
Jeaerogal/21	Jefe de la Central Meteorológica de Río Gallegos.
Jeremeteoro	Jefe de la Central Meteorológica de la Armada.
Jet	Reacción, chorro. "Jet engine" es un motor a reacción o a chorro.
Kg., kg.	Kilogramos.
Km., km	Kilómetros.
Kollsman	Sextante periscópico a burbuja usado por los aviones CTA-12 y CTA-15.
LU	Característica de los radioaficionados argentinos. Por ejemplo, la del suscripto es LU6BT.
MN	Millas Náuticas, 1.852,4m.
MO	Buque transporte bandera liberiana "Magdalena Oldendorff". Operación Cruz del Sur.
Muskeg	Tractor construido en Canadá, con orugas de goma unidas por barras de acero reforzadas internamente con cables de acero. Carga hasta una tonelada. Su velocidad sobre la nieve, con carga, es de 9 nudos.
N	Norte.
Nds	Nudos, millas náuticas por hora.
Nunatak	Roca que emerge entre el hielo o la nieve. Usualmente la parte superior de una montaña. (Voz de origen esquimal).



Otter	Avión totalmente metálico construido por la compañía de Havilland de Canadá. Puede operar en tierra, agua o nieve. 17,68m de envergadura, 5.300m de techo y Vdm 111 nudos a 5.000 pies. Carga 1.700kg. Excelente para uso en zonas polares.
Pack	Gran área de hielos flotantes.
PBM	Bote volador Martin Mariner de la Armada Argentina.
Pemmican	Alimento concentrado de gran valor energético, básico para los antiguos exploradores polares. Preparado con carne seca molida con grasa, legumbres y harinas.
Pillow-tank	Bolsas de goma, reforzadas, preferentemente para almacenar combustibles.
Plateau	Plato. Meseta.
Polinia	Abertura de forma irregular encerrada por hielos de todo tipo.
Popa	Parte posterior de la embarcación.
Proa	Parte anterior de la embarcación.
Q-4	Característica del rompehielos A.R.A. "General San Martín".
Q-5	Característica del rompehielos A.R.A. "Almirante Irizar".
QSO	Contacto radiotelefónico o radiotelegráfico. Muy usado por los radioaficionados.
RAZA	Relevamiento Aerofotogramétrico Zona Antártica.
Rc	Rumbo compás.
RD	Radar Doppler.
RNR	Royal Navy Reserve. Reserva de la Marina Real Británica.
Rv	Rumbo verdadero, respecto al Norte Verdadero. $Rv = Rc + D + \delta$
S	Sur.
s	Segundos.
SARAH	Search And Rescue And Homing. Baliza portátil de búsqueda y rescate.

Sastrugi	Cordones irregulares, duros y agudos, formados en la superficie del hielo por la erosión del viento y la deposición. Pueden tener hasta más de 1,5m de altura.
Shack	Habitación donde el radioaficionado tiene sus equipos. Palabra inglesa: "choza".
SHN	Servicio de Hidrografía Naval.
Snocat	Modelo 743: "Gato de las nieves". Vehículo fabricado en U.S.A. para la nieve, con 4 pontones con cremalleras orugas, articulados individualmente. Carga en sí hasta una ton y arrastra dos trineos cargados con 2,5 ton cada uno, a una velocidad de 8 nudos en terreno llano. Equipados con SARAH, gonió, radio, etc.
Snowmobile	Motoneta para la nieve, muy moderna, con tracción a orugas.
T	Temperatura.
Tabular	Témpano con forma de mesa, de superficie plana, proveniente de desprendimientos de las barreras. Puede alcanzar extensiones de cientos de kilómetros y durar años en el mar antes de disolverse.
TC	Teniente de Corbeta.
Témpano	Trozo de hielo macizo. Adopta todo tipo de forma. Sobrevive varios años.
TF	Teniente de Fragata.
TN	Teniente de Navio.
Ton	Toneladas.
Través	Costado de la embarcación, (babor o estribor).
TU	Tiempo Universal.
Tufnol	Material plástico de muy bajo coeficiente de fricción. Se usa en los patines de los trineos.
USA	Estados Unidos de América.
USAF	Fuerza Aérea de los Estados Unidos de América.
USN	United States Navy (Marina de los EE.UU. de América).

USNR	United States Navy Reserve, Reserva de la Marina de los EE.UU. de América.
USS	United States Ship, Buque de los Estados Unidos de América.
USU	Estación Aeronaval Ushuaia.
UT (o TU)	Universal Time, Tiempo Universal, GMT, Tiempo Medio de Greenwich.
VA	Vicealmirante.
Vdm	Velocidad media.
W	Oeste.
Weasel	(Comadreja). Fabricado en U.S.A. Vehículo para la nieve, a orugas. Carga 540 kg y arrastra hasta un trineo con 2 ton de peso a una velocidad de 8 nudos.
Whiteout	Emblanquecimiento. Usualmente una condición de luz difusa donde no hay sombras debido a una nube blanca que se une con la superficie de nieve. No se ve el horizonte y se pierde la noción de distancia y tamaño. Es imposible volar o marchar. Se pierde también totalmente la noción de lo que está arriba o abajo.
$\delta$	Letra griega "delta". Error del compás magnético en un rumbo considerado.
$\phi$	Letra griega "fi". Latitud.
$\omega$	Letra griega "omega". Longitud.

## Apéndice III

### Bibliografía

- \* 100 AÑOS DE UN RESCATE ÉPICO EN LA ANTARTIDA.  
Contralmirante Laurio H. Destéfani.  
Instituto de Publicaciones Navales. Centro Naval. Buenos Aires, 2003.
- \* 90 AÑOS DE LABOR DE LA ARMADA ARGENTINA EN LA ANTARTIDA.  
H. 919. Cap. de Corbeta @ Enrique J. Pierrou. Armada Argentina.  
S.H.N., 1975.
- \* 90° SOUTH. The Story of the American South Pole Conquest.  
Paul A. Siple. G.P. Putnam's Sons. New York, U.S.A., 1959.
- \* AIR NAVIGATION. AF MANUAL 51-40. VOLUME II.  
Department of the Air Force. Washington, D.C., U.S.A., 1960.
- \* AIR NAVIGATION. H.O. Pub. N° 216.  
U.S. Navy Hydrographic Office. Washington, U.S.A. 1995.
- \* ALMANAQUE NAÚTICO Y AERONÁUTICO.  
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires,  
1961 y 1962.
- \* AMERICAN PRACTICAL NAVIGATOR. BOWDITCH. H.O. Pub. N° 9.  
United States Navy. Hydrographic Office. Washington D.C., U.S.A., 1988.
- \* ANTACTIC COMMAND.  
Captain USNR Finn Ronne. The Bobbs-Merrill Company, Inc.  
U.S.A. 1961.
- \* ANTARCTIC CONQUEST. EXPEDITION 1946-1948.  
Captain USNR Finn Ronne.
- \* ANTACTIC ICE. HOW TO LIVE WITH.  
Captain @ John Cadwalader, USNR. 1958.
- \* ANTARCTICA. Charles Neider.  
Random House, New York, U.S.A., 1972.
- \* ANTARCTICA.  
Dr. N. Otto Nordenskjöld and Dr. Joh. Gunnar Andersson. Hurst and  
Blackett, Limited. London, 1905.
- \* ANTARTIDA ARGENTINA.  
Asociación Antártica Argentina. 20° Aniversario: 1958-1978.
- \* ARGENTINOS EN LA ANTARTIDA.  
C. San Martín. Editorial Librería Mitre. B. Aires, 1969.
- \* ATLAS OF THE WORLD.  
National Geographic Society. Washington, DC. USA. 1995.
- \* CAPTAIN COOK.  
Alistair MacLean. Collins. St. James's Place. London, 1972.

- \* CAPTAIN COOK - THE SEAMEN'S SEAMAN.  
Captain Alan Villiers. Hodder and Staughton. London, 1967.
- \* CORBETA URUGUAY.  
Armada Argentina. Secretaría General Naval. Buenos Aires, 2003.
- \* DERROTERO ARGENTINO AERONAVAL. ANTÁRTIDA. H-207.  
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires, 1959.
- \* DERROTERO ARGENTINO. PARTE V. ANTÁRTIDA. TOMO I. H-205.  
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires, 1958.
- \* DIARY OF THE "DISCOVERY" EXPEDITION 1901-1904.  
Edward Adrian Wilson. Blanford Press. London, 1966.
- \* DOS AÑOS ENTRE LOS HIELOS. 1901-1903.  
Alférez de Navío José María Sobral. Imprenta J. Tragant y Cia. Buenos Aires, 1904.
- \* EL ALFEREZ SOBRAL Y LA SOBERANÍA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA.  
Contralmirante Laurio H. Destéfani. Instituto de Publicaciones Navales. Centro Naval.
- \* EL MAR Y LA ANTÁRTIDA EN LA GEOPOLÍTICA ARGENTINA.  
Contralmirante ® Jorge A. Fraga. Instituto de Publicaciones Navales. Centro Naval. B. Aires, 1980.
- \* EL POLO SUR. LA EXPEDICIÓN ANTÁRTICA DEL "FRAM", DE 1910 A 1912.  
Roald Amundsen. Tomos I y II. La España Moderna. Madrid, 1913.
- \* EL VALOR DEL MIEDO.  
Vicecomodoro Mario Luis Olezza. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Buenos Aires, 2006.
- \* ENCICLOPEDIA BRITÁNICA. Ediciones 1986 y 2007.
- \* EXPEDICIÓN AÉREA ARGENTINA AL POLO SUR.  
Ingeniero Antonio Pauly. Peuser. 1926.
- \* EXPEDICIÓN TRANSANTÁRTICA.  
Jean-Louis Étienne. Emecé Editores, Barcelona, España, 1990.
- \* FROZEN FUTURE.  
Richard S. Lewis and Philip M. Smith. Quadrangle Books. A New York Times Company. New York, U.S.A., 1973.
- \* GRANDES ÉPOCAS DE LA AVIACIÓN. TOMO XXXII. LOS EXPLORADORES, PARTE II.  
Editorial Julián Viñuales Lorenzo. Folio S.A. Barcelona, España, 1995.
- \* GREAT ADVENTURES.  
National Geographic Society. Washington, DC, U.S.A., 1963.
- \* HISTORIA ANTÁRTICA ARGENTINA.  
Dr. Ricardo Capdevilla y Santiago Comerci. Dirección Nacional del Antártico. Buenos Aires 2000.
- \* HISTORIA DE LA ANTÁRTIDA.  
Carlos Aramayo Alzerreca. Editorial Hemisferio. Buenos Aires, 1949.

- \* IN THE ANTARCTIC (Stories of Scott's "Last Expedition").  
Frank Debenham. John Murray, Albemarle Street, London, 1952.
- \* LA ANTÁRTIDA  
J. Otero Espasandín. Editorial Plenamar. Buenos Aires, 1943.
- \* LA ARGENTINA DEL EXTREMO SUR: 1810-2004.  
Brigadier Mayor ® Rubén O. Palazzi. Consejo Argentino para las Relaciones Internacionales. Dunken, 2005.
- \* LA ARMADA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA: 1939-1959.  
Cap. de Corbeta ® E.J.Pierrou. Instituto de Publicaciones Navales, Centro Naval. Buenos Aires, 1981.
- \* LA AVENTURA DE VOLAR.  
Brigadier Mayor ® Rubén O. Palazzi. Biblioteca Nacional de Aeronáutica. Buenos Aires, 2003.
- \* LA CONQUISTA DEL POLO SUR.  
Roald Amundsen. Editorial Futuro S.R.L., B. Aires, 1946.
- \* LA LUCHA POR EL POLO SUR.  
K.W.L. Bezemer. Editorial Labor S.A., España, 1947.
- \* LA NATURALEZA DEL ANTÁRTICO.  
Almirante Rodolfo N. Panzarini. Editorial Victor Leru S.R.L., Buenos Aires, 1958.
- \* LA OPERACIÓN "CONGELAMIENTO III" (Operation Deepfreeze III).  
Cap. de Corbeta Pedro F. Margalot. Contribución del Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires, 1960.
- \* LA PRISIÓN BLANCA.  
Alfredo Lansing. Editorial Mondadori, Barcelona, España, 1999.
- \* LLAMA LA ANTÁRTIDA.  
Hans Helfritz. Editorial "El Buen Libro". Buenos Aires, 1948.
- \* LOS INTREPIDOS.  
Selecciones del Reader's Digest. Méjico 15, D.F., 1980.
- \* LOS POLOS.  
Willy Ley. "Life en español". Offset Multicolor S.A., Méjico, D.F., 1963.
- \* LOS VIAJES DEL CAPITÁN COOK (1768-1779).  
A. Grenfell Price. Ediciones del Serbal. España. 1985.
- \* MANUAL ANTÁRTICO DE PRIMEROS AUXILIOS. H-917.  
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires, 1969.
- \* MEN, SHIPS AND THE SEAS.  
Captain Alan Villiers. National Geographic Society. Washington D.C., U.S.A., 1962.
- \* MY ANTARCTIC HONEYMOON.  
Jennie Darlington. Frederik Muller Ltd. London, 1957.
- \* NATIONAL GEOGRAPHIC MAGAZINE.  
National Geographic Society. Washington D.C., U.S.A. Colección.

- \* **NAVEGACIÓN ASTRONÓMICA POLAR - TABLAS DE ELLSWORTH**  
-79° a -86°.  
Capitan de Fragata Victor J. Meneclier. Escuela Naval Militar. Rio Santiago, 1950.
- \* **OPERACIÓN 90.**  
Coronel Jorge Edgard Leal. Dirección Nacional del Antártico. Instituto Antártico Argentino. Buenos Aires, 1971.
- \* **PIEDRA BUENA.**  
Arnaldo Canclini. Emecé Editores. Buenos Aires, 1998.
- \* **PRIMER OF NAVIGATION.**  
George W. Mixer. The Cornwall Press, New York, U.S.A., 1952.
- \* **SAILING DIRECTIONS FOR ANTARCTICA. H.O. N° 138.**  
U.S. Navy. Washington, D.C., U.S.A., 1943.
- \* **SCOTT'S LAST EXPEDITION. THE JOURNALS OF CAPTAIN R.F. SCOTT.**  
Leonard Huxley. Beacon Hill. Boston, U.S.A., 1957.
- \* **SHACKLETON AND THE ANTARCTIC.**  
Margery and James Fisher. The Riverside Press Cambridge, Boston, U.S.A., 1958.
- \* **SHACKLETON.**  
Roland Huntford. Carroll & Graf Publishers, Inc., New York, U.S.A., 1999.
- \* **SHACKLETON'S BOAT JOURNEY.**  
Frank A. Worsley. W.W. Norton & Company Inc. New York, U.S.A., 1977.
- \* **SIGHT REDUCTION TABLES FOR AIR NAVIGATION. LATITUDES 40°-89° DECLINATIONS 0°-29°. PUB. NO. 249 Vol. III.**  
Washington, D.C., U.S.A.
- \* **SOBERANÍA ARGENTINA EN LA ANTÁRTIDA.**  
Cap. de Fragata ® Bernardo N. Rodriguez. Centro de Estudios Estratégicos. Instituto Publicaciones Navales. Buenos Aires, 1974.
- \* **SOBRE CONTINENTES, MARES Y POLOS. TOMOS I Y II.**  
Carl Hanns Pollog y Eric Tilgenkamp.
- \* **SOLEDAD.**  
Almirante Richard E. Byrd. Empresa Editora Zig-Zag S.A., Santiago de Chile, 1946.
- \* **SOUTH.**  
Sir Ernest H. Shackleton. C.V.A. William Heinemann, London, 1919.
- \* **SUPERVIVENCIA EN LA ANTÁRTIDA. H-913.**  
Armada Argentina. Servicio de Hidrografía Naval. Buenos Aires, 1967.
- \* **SYMPOSIUM ON ANTARCTIC LOGISTICS.**  
National Academy of Sciences. National Research Council. Washington 25, D.C., U.S.A., 1963.

- \* **TABLAS DE NAVEGACION.**  
Republica Argentina. Escuela Naval Militar. Rio Santiago. 1967.
- \* **THE ANTARCTIC CHALLENGED.**  
Admiral Lord Edward Mountevans. Grove Press. New York, U.S.A., 1956.
- \* **THE CONQUEST OF THE NORTH AND THE SOUTH POLES.**  
Russell Owen, Random House, New York, U.S.A., 1952.
- \* **THE CROSSING OF ANTARCTICA.**  
Sir Vivian Fuchs and Sir Edmund Hillary. Cassell & Company Limited. London, 1958.
- \* **THE ILLUSTRATE LONGITUDE.**  
Dava Sobel and William J.H. Andrewes. Walker & Co., New York, U.S.A., 1998.
- \* **THE MARINER'S DICTIONARY.**  
Gershom Bradford. Barre Publishers, Barre, Massachussets. U.S.A., 1972.
- \* **THE NAUTICAL ALMANAC.**  
U.S Navy, Washington, D.C., U.S.A., 1962.
- \* **THE OXFORD COMPANIONS TO SHIPS AND THE SEA.**  
Edited by Peter K. Kemp, Oxford University. London. 1976.
- \* **THE WORST JOURNEY IN THE WORLD.**  
Apsley Cherry-Garrard. National Geographic. Washington, D.C., U.S.A., 2002.
- \* **TOPONIMIA DEL SECTOR ANTARTICO ARGENTINO.**  
Cap. de Corbeta (RS) Enrique J. Pierrou. Armada Argentina. Servicio de Hidrografia Naval. B. Aires. 2002.
- \* **TRAVERSE NAVIGATION IN POLAR REGIONS.**  
CWO-W3 George W. Fowler. U.S. Antarctic Projects Officer. Washington, D.C., U.S.A., July 1962.
- \* **VUELO AL POLO SUR.**  
Cap. de Corbeta Pedro F. Margalot, Armada Argentina, Subsecretaria de Marina, Buenos Aires, 1962.-



## Apéndice IV

### Navegación astro-giro

El propósito de este apéndice es recordar sumariamente algunos temas atinentes a la navegación polar, de modo tal que el amable lector comprenda posibles deficiencias didácticas del autor del libro y tenga claro que la navegación en altas latitudes es básicamente la misma que en el resto del globo, aunque con algunos serios problemas adicionales que exigen al navegador mayor trabajo y atención, y donde las muy bajas temperaturas y condiciones especiales de la atmósfera se unen a una mayor cercanía a los *polos magnéticos y geomagnéticos* y no permiten el uso de los compases magnéticos por falta de fuerza direccional, y donde la cercanía del eje de la tierra también actúa de forma tal que los giróscopos precesionan y se vuelven no confiables. Por esas razones, al no tener en el año 1962 sistemas como navegación inercial o GPS, y no contar con ayudas radioeléctricas, ni tampoco un simple radar meteorológico a bordo, y al final ni siquiera la radiobaliza de la *Estación Amundsen-Scott* como acordáramos, lo único confiable en ese verano era el posicionamiento con el Sol y con la Luna, pero por la posición de la Luna el día de nuestro vuelo, pudimos navegar solamente en el Sol.

Un artículo del diario "The New York Times" del año 2004 se refería al colapso del campo magnético de la tierra y a las consecuencias para nuestro planeta y los animales a los que guía en sus migraciones anuales. La importancia que la ciencia otorga a este problema es tal que la Agencia Espacial Europea lanzará en 2009 tres satélites para controlarlo con mayor precisión. En el hemisferio norte, donde se estudia el problema muy de cerca por las mayores facilidades de la propia geografía y mayor y constante densidad humana, se ha comprobado que en un siglo el *Polo Norte Magnético*, que en 1904 estaba aproximadamente en  $\varphi = 70^{\circ}35' \text{ N}$  y  $\omega = 96^{\circ}06' \text{ W}$ , se ha trasladado en el 2004 a  $\varphi = 82^{\circ}15' \text{ N}$  y  $\omega = 113^{\circ}17' \text{ W}$ , algo así como 740 millas marinas, ya en pleno *Océano Ártico*, al igual que el *Polo Sur Magnético*, como ya comentáramos anteriormente.

Por eso deseamos recordar un poco algunos temas relacionados con el libro.

El **compás de sol**, ya mencionado en los vuelos del almirante Byrd, es un pequeño, simple y muy útil instrumento con el cual no pudimos tampoco contar. No necesita una fuente de poder y está libre de perturbaciones magnéticas y los errores de los giróscopos. Resuelve mecánicamente el triángulo de posición y consiste en una escala de declinaciones del sol, otra de latitudes, y otra del horario local del sol, además de un visor para observar el astro y un círculo donde indica los rumbos verdaderos. Tiene la gran ventaja de poder ser instalado junto al copiloto y con su ayuda se puede obtener el Rumbo Verdadero fácil y rápida-

mente, como acotáramos en el vuelo de la expedición Fuchs de 1957.

El **astrocompás** es un compás de sol más completo y sirve para usarlo con cualquier astro o planeta. También se le debe colocar los mismos datos y provee igualmente el Rumbo Verdadero.

El **sexante periscópico a burbuja** (Kollsman), del que si estábamos provistos, eliminaba la necesidad de un astrocompás, aunque no su practicidad, pues permitía tomar alturas y acimutes muy exactos, con errores no mayores de  $2^\circ$  y  $\frac{1}{4}^\circ$  respectivamente, de modo que podíamos obtener posición y los acimutes de todos los avistajes para luego poder confeccionar la carta geográfica de una región que hasta ese entonces no había sido observada por el hombre en toda su extensión; y lo que fue fundamental, calcular cada 20 minutos el acimut verdadero (Av) del Sol y poder tener el valor exacto del error en ese momento del giro direccional con el que estábamos navegando, y corregirlo, mientras el ayudante del navegante con el derivómetro trataba de obtener la velocidad real y la deriva del avión para poder llevarlo sobre la Derrota Verdadera  $180^\circ$  a la ida y la  $000^\circ$  al regreso sobre el meridiano  $041^\circ W$ .

La **navegación astro-giro** es simplemente una navegación llevada a cabo con un girocompás al que se lo controla permanentemente con la ayuda de un astro. En nuestro caso, como ya lo expresáramos en varias oportunidades, usamos el giro de tablero con que estaba equipado el *CIA-13*, al que cada 20 minutos lo controlábamos, corregíamos su error, y llevábamos el Rumbo Verdadero al que, corregido por la deriva calculada (que era poca, pues no tuvimos vientos laterales significativos), nos permitía llevar la Derrota Verdadera con la mayor exactitud posible. Y las rectas de sol, trazadas cada 40 minutos normalmente, nos permitían conocer nuestra real velocidad respecto a la superficie y la distancia faltante para llegar a destino.

Ya expresamos con anterioridad que la navegación de ida no fue fácil. Los ojos no antárticos no están entrenados ni capacitados para distinguir objetos extraños sobre la superficie polar, aunque si los de hombres veteranos del *continente blanco*, como vimos en una cantidad de casos mencionados en este libro. Por esa razón, pasamos tres veces a escasas 5 o 6 millas de la *estación* y ninguno de los pilotos o copilotos la avistó, ni siquiera con prismáticos, y quien escribe este libro si la vio a 36 millas y a ojo desnudo, porque fui a la cabina de mando a protestar airadamente en el momento preciso que la *estación* estaba prácticamente sobre la estela del sol. No fue ninguna proeza, sino simplemente práctica de observar durante muchos años el paisaje antártico.

Referente a este tema de avistajes y capacidad de reconocer objetos, recuerdo que en una visita a los *esteros del Iberá* salimos un día a caballo con un peonci-

to de guía a visitar los pajonales alrededor de una estancia. El muchacho de pronto nos dijo que miráramos en una determinada dirección porque ahí estaba un "crespin" posado sobre una rama. Es un pájaro cuyo canto plañidero se escucha en los atardeceres a gran distancia, pero que es muy difícil de encontrarlo y menos quieto y a corta distancia. Pese a que ya lo conocía y en mi niñez tuve muchas vacaciones en el campo, pasó un largo rato para que lo viera y me deleitara contemplándolo de nuevo con admiración y nostalgia, por todas las leyendas que sobre este animalito se tejen: yo, evidentemente, también había perdido capacidad de ver mi propia naturaleza guaraní. Pero dejemos el Iberá y perdón por desviarme del tema y regresar a mi patria chica.

Recordará el amable lector que en el Capítulo IX nos pasamos del *Polo* y regresamos del otro lado, y a las 2006 informé al comandante que estábamos otra vez muy cerca de la *estación* y que a las 2012 iniciamos la programada búsqueda prevista en los planes de operaciones.

La **búsqueda cuadrada expandida** es el método utilizado para encontrar un objeto cuya posición aproximada se conoce, usada normalmente en todas las búsquedas sobre el mar. La primera pierna se efectúa proa al viento en una distancia de 1.8 veces la visibilidad de avistaje, que para nosotros era de 10 millas, dado el día magnífico y con la visibilidad ilimitada que gozábamos. Se realiza de esa manera para asegurarse de no cometer ningún error. Nosotros estábamos completamente seguros que la *estación* estaba debajo nuestro, aunque no la avistábamos. Normalmente la primera pierna se efectúa cayendo a estribor, pero la hicimos a babor porque ya habíamos pasado por esa zona anteriormente. Las longitudes de dichas piernas también las acertamos, para lograr una mayor densidad de búsqueda y encontrar *Amundsen-Scott* de una buena vez. Consideramos una velocidad promedio de 120 nudos y con proa sobre el meridiano 041°W caímos a babor a las 2012 y 10 millas después a las 2017 caímos otras 20 millas a estribor. A las 2027 volvimos a caer a estribor esta vez por 30 millas, y a las 2043 caímos de nuevo a estribor para una pierna de 40 millas, cuando se produjo el avistaje a unos 60° de nuestra proa y de inmediato nos dirigimos a la *Estación Polo Sur*, distante exactamente 36 millas.

La observación del dibujo de página 249 de la aproximación y búsqueda creemos que nos exime de mayores comentarios, pero deseamos recalcar la importancia fundamental que los vigías tienen en todas las búsquedas y avistajes -

## Apéndice V

### Medidas utilizadas

1 metro/segundo	= 60 metros/minutos = 3.600 m/h = 3,6 Km/h = 1,943 Nudos
60 Millas Marinas	= 1° de Latitud o 1° de Longitud en el Ecuador
Barril GB	36 galones GB = 163,656 litros
Barril USA	31,5 galones = 119,237 litros
Braza	= 6 pies = 1,829 m
Escala Beaufort de vientos:	<p>Fuerza 1: Ventolina, 1 a 3 nudos.</p> <p>Fuerza 2: Viento suave, 4 a 6 nudos.</p> <p>Fuerza 3: Viento leve, 7 a 10 nudos.</p> <p>Fuerza 4: Viento moderado, 11 a 16 nudos.</p> <p>Fuerza 5: Viento regular, 17 a 21 nudos.</p> <p>Fuerza 6: Viento fuerte, 22 a 27 nudos.</p> <p>Fuerza 7: Viento muy fuerte, 28 a 33 nudos.</p> <p>Fuerza 8: Temporal, vientos de 34 a 40 nudos.</p> <p>Fuerza 9: Temporal fuerte, vientos de 41 a 47 nudos.</p> <p>Fuerza 10: Temporal muy fuerte, vientos de 48 a 55 nudos.</p> <p>Fuerza 11: Tempestad, vientos de 56 a 63 nudos.</p> <p>Fuerza 12: Huracán. Más de 63 nudos. Olas de más de 16 metros.</p>
Galón GB	4,546 litros
Galón USA	3,7853 litros
Grados °C a Grados °F	$^{\circ}\text{F} = 9/5 \text{ }^{\circ}\text{C} + 32^{\circ}$
Grados °F a Grados °C	$^{\circ}\text{C} = 5/9 (\text{ }^{\circ}\text{F} - 32^{\circ})$
Horas: décimos a minutos	Décimos x 60 Ejemplo: 0,25 décimos x 60 = 15 minutos
Horas: minutos a décimos	Minutos ÷ 60 Ejemplo: 30 minutos ÷ 60 = 0,50 décimos
Kilogramos a libras	$f = 2,2026431$
Kilómetros a Millas Estatutas	$f = 0,6213881$

Kilómetros a Millas Nauticas	$f = 0,5398402$
Legua marina	3 Millas Nauticas = 5.557,2m
Legua Terrestre Inglesa	3 ME = 4.827,9m
Libra	0,454 Kg
Libras a kilogramos	$f = 0,454$
Metro	3,2808398 pies
Metros a pies	$f = 3,28084$
Metros a yardas	$f = 1,0936132$
Milímetros a pulgadas	$f = 0,03937$
Milla Estatuta	1.609,3m
Millas Estatutas a Nauticas	$f = 0,8687648$
Millas Estatutas a Kilómetros	$f = 1,6093$
Milla Náutica	1.852,4m = 1 milla Almirantazgo en GB = 10 cables (185,24m c/u)
Millas Nauticas a Estatutas	$f = 1,1510594$
Millas Nauticas a Kilómetros	$f = 1,8524$
Nudo	1,8524 Km/h = 1 MN/h
Nudos a Km/H	$f = 1,8524$
Pie = 12 pulgadas	0,3048m
Pies a metros	$f = 0,30480$
Pulgada	0,0254m
Pulgadas a milímetros	$f = 25,4$
Yarda = 3 pies	0,9144m
Yardas a metros	$f = 0,9144$

## Índice

Prólogo	Pág.	5
Dedicatoria del autor	"	9
Generalidades	"	11
Capítulo I: Mi participación en este vuelo	"	15
Capítulo II: Breve historia de las exploraciones y vuelos polares	"	21
Capítulo III: Nacimiento de la Unidad de Tareas 7.8.	"	147
Capítulo IV: Alistamiento de la Expedición	"	153
Capítulo V: Primera Etapa: Ezeiza a Río Gallegos	"	167
Capítulo VI: Cruce del pasaje Drake	"	181
Capítulo VII: Bordeando el mar de Weddell	"	199
Capítulo VIII: Estación Científica Ellsworth	"	221
Capítulo IX: Rumbo al Polo Geográfico Sur	"	235
Capítulo X: Estación Amundsen-Scott. Polo Sur	"	261
Capítulo XI: De regreso sobre la meseta polar	"	283
Capítulo XII: Rumbo Norte a lo largo de la Península Antártica	"	303
Capítulo XIII: Alejándonos del Continente Blanco	"	315
Capítulo XIV: Destino final. Aeroparque Jorge Newbery	"	323
Capítulo XV: Actividades posteriores al vuelo del 6/II/1962	"	331
Capítulo XVI: Conclusiones finales	"	355
Apéndice I: Posiciones geográficas	"	365
Apéndice II: Nomenclador	"	381
Apéndice III: Bibliografía	"	389
Apéndice IV: Navegación astro-giro	"	395
Apéndice V: Medidas utilizadas	"	399
Índice	"	401
Índice de gráficos, fotografías y cartas de vuelo	"	403
Contratapa: Carta de Vuelo entre Ellsworth y Amundsen-Scott		

## Índice de gráficos, fotografías y cartas de vuelo

N°		Pág.
01	C Mascota de la Expedición.	013
02	R Carta general del Vuelo al Polo Geográfico Sur.	019
03	N 31/XII/1956: Base General Belgrano. Visita del CN USNR Finn Ronne al general de división D. Hernán Pujato.	131
04	C Alistamiento de los aviones en la Base de Comando Ezeiza.	155
05	C Adiestramiento con carpas en la Base de Comando Ezeiza.	155
06	C El teniente Pitaluga controla en la BAPI la instalación de los "jatos".	161
07	N Ezeiza, 5/XII/1961. Tripulación del CTA-15 antes de iniciar la etapa a Río Gallegos.	171
08	N Ezeiza, 5/XII/1961. Tripulación del CTA-12 antes de iniciar la etapa a Río Gallegos.	171
09	N Río Gallegos: suboficial Franzoni junto al CTA-15 con sus esquís ya colocados.	172
10	N El CTA-15 en Río Gallegos practicando despegues y aterrizajes con esquís.	173
11	C CTA-12 sobrevolando Tierra del Fuego rumbo al Cabo de Hornos.	182
12	N Traves Cabo de Hornos. Iniciamos cruce del pasaje Drake.	183
13	C CTA-12 sobrevolando el Drake a 100 pies de altura.	184
14	N Isla Smith al Av 215° y 52 millas. Altura de vuelo 8.000 pies. Entrando al estrecho Larrea.	184
15	C Recién anevizados en la Estación Aeronaval Temporal Capitán Campbell. Al fondo la Base Matienzo, sobre el nunatak Larsen.	187
16	C Retirando las ruedas al CTA-15.	188
17	N Estupenda puesta de sol con el CTA-15 en primer plano.	190
18	N Carpas de la Estación Campbell.	190
19	N El Q-4 vuelve a quedar aprisionado 5 millas al S de la isla Christensen.	195
20	C Con un pinguino Adelia que llegó de visita. Se aproxima una fuerte nevisca.	196
21	C Canal costanero en proximidades del cabo Mackintosh, latitud 73°S.	203
22	N Tempano tabular de 62 millas de longitud al E de cabo Adams. Altura de vuelo 3.000 pies.	204
23	N Sobrevolando la bahía Austral antes de anevizar en la Estación Científica Ellsworth.	206
24	C Retirando las tapas ventrales de combustible del CTA-12 para colocarle los soportes de dos nuevos "jatos".	206

25	C	1º/I/1962: la U.T.7.8 frente a la torre de auroras de la ECE.	219
26	N	6/I/1962: sobrevolando la "Gran Grieta" rumbo al Polo Geográfico Sur.	238
27	N	Enormes grietas en la entrada Bahía Aguirre.	238
28	N	Meseta Ejército Argentino: por babor el nunatak Punta Indio al Av 120º y 10 millas. Hacia el sur los nunataks Puerto Belgrano, Río Gallegos y Ushuaia.	240
29	N	Pico General San Martín al Av 249º, en el centro de la foto. Grandes grietas por debajo del avión.	240
30	N	Por el Oeste, cordilleras Diamante y Santa Teresita. Pico General San Martín al Av 264º, sobre el borde derecho de la foto.	241
31	N	Meseta Ejército Argentino: nunataks Río Gallegos y Ushuaia, valle Chico, y nunataks Corrientes, Ibera y Río Grande.	241
32	N	Meseta Ejército Argentino: nunatak Comandante Espora al Av 083º y 9 millas.	243
33	N	Meseta Ejército Argentino: nunataks Comandante Espora y Santa Fe, el más austral de la meseta en latitud 82º45' S.	243
34	N	Nunataks Grupo Naval Antártico, los más australes, en $\varphi = 84^\circ 16' S$ . Los tres más conspicuos fueron designados Chiriguano, Yamana y Guarani.	245
35	C	A los 85º20' S se abre la inconmensurable meseta polar. Salvo algunos sastrugis muy altos, nada rompe esa soledad. El sol sigue brillando sin nubes a la vista.	245
36	R	Búsqueda Cuadrada del 6/I/1962.	249
37	C	A las 2105 (-3) del 6/I/1962, el CTA-15 sobrevuela la Estación Polo Sur.	251
38	C	Estación Amundsen-Scott, 2200 (-3) del 6/I/1962: el capitán Quijada lee sus palabras antes de ofrecer la placa. Dr. Aldaz, cabo Rodríguez, capitán Margalot, capitán Quijada y suboficial Franzoni.	253
39	C	Placa conmemorativa entregada por la Armada Argentina.	254
40	C	Dr. Luis Aldaz, jefe científico de la estación Amundsen-Scott, con los capitanes Margalot y Checchi.	254
41	C	Cabo Elías, capitanes Checchi, Quijada y Margalot, y tenientes Grondona, Martini, Dionisi y Pérez frente al mástil que señala el Polo Geográfico Sur.	255
42	C	Todos los integrantes de la U.T.7.8 junto al mástil de los 90ºS, mientras los capitanes Quijada, Margalot y Checchi dan "la vuelta al mundo" en 5 segundos.	255
43	C	El Pabellón Argentino ondea por primera vez en el Polo Geográfico Sur.	257
44	C	Estación Polo Sur: calentando los motores del CTA-12 para	



	ponerlos en marcha.	259
45	N El Dr. Aldaz despidiéndose del capitán Margalot (foto cortesía del Dr. Aldaz)	259
46	R Despegue del Polo Geográfico Sur. 7/I/1962 a 0640. (Huso -3)	285
47	C Pico Buenos Aires, XII/2001. Foto (cortesía del autor) tomada por el teniente coronel D. Víctor Hugo Figueroa cuando su expedición al Polo Sur.	289
48	C Estación Científica Ellsworth: 9/I/1962. Inspección de 30 horas del CTA-15.	293
49	C Capitán Checchi, Dr. Lisignoli, capitanes Margalot y Quijada y teniente Areta. Festejo del vuelo al Polo Geográfico Sur.	294
50	C Pasillo-despensa junto a la cocina. Pan recién horneado para el desayuno.	294
51	N Los suboficiales Franzoni, Ibasca, Rodríguez y Elías junto al CTA-15.	295
52	N 9/I/1962: Personal de la Estación y la U.T.7.8 juntos a la torre de auroras.	296
53	C Partido de fútbol sobre el hielo. Estación 2 vs U.T.7.8. 1.	299
54	R Carta de Vuelo entre los paralelos 81°40' S y 85°30' S señalando los principales avistajes. Algunos nombres puestos por el general Pujato y todos los demás adoptados por la U.T.7.8, por ser la primera en explorar esa zona.	300 y 301
55	C Los dos helicópteros S-55 del rompehielos anevizaron el 16/I a las 1820 con el personal de relevo. Al fondo los CTA-12 y 15 listos a despegar de regreso.	304
56	C El rompehielos A.R.A. San Martín, amarrado a la barrera. Comienza la descarga.	304
57	C Ellsworth: el husky "Chicho", mascota de la Estación, también fue a despedirnos.	305
58	N Ensenada Nueva Bedford a las 1817 horas y 3.800 pies de altura, en latitud 73°26' S. El tiempo ha mejorado un poco.	307
59	N Grupo Nunataks Foca, anevizando de regreso. Superficie muy deteriorada.	308
60	N Campbell: el CTA-15 en cabecera de pista. Niebla cerrada en la madrugada del 18/I.	308
61	N Desde cabecera de la nueva pista 040-220, nunataks Arctowski, Gray y Donald.	311
62	C Capitán Margalot en el CTA-15 tomando fotos y ángulos con sextante marino.	311
63	N Teniente Pittaluga frente a su avión CTA-12. Dos "jatos" listos a ser colocados.	312

64	N	Técnicos Di Paola y Fontana frente a las casillas "Hotel Nunca Más".	313
65	N	Campbell; "Le grand chef" conscripto Vega mateando con los cabos Elías e Ibasca.	313
66	N	20/I/1962 a 1203 hs. vertical cabo Smith e islote Barlow, extremo norte de isla Smith. Altura 8 800 pies, iniciamos el cruce del Drake.	316
67	N	De regreso sobre el pasaje Drake. Por babor, el CTA-12, CTA-2 y ala izquierda del CTA-15.	317
68	C	Recalando en el cabo de Hornos a 1534 horas, hicimos proa a Ushuaia.	318
69	C	BAPI, el CTA-15 con esquís otra vez listo a despegar, junto a los Panther 109 y 114.	327
70	C	22/I/1962: el CTA-12 y el CTA-15 descansan en el Aeroparque Jorge Newbery de la ciudad de Buenos Aires luego del Primer Vuelo Argentino al Polo Geográfico Sur.	328
71	N	La U.T 7.8 formada junto al CTA-12 el día 22/I/1962. De izquierda a derecha TF Dionisi, TN Pittaluga, TF Martini, TF Grondona, CC Margalot, CF Quijada, CC Checchi, CP Rodríguez, TF Pérez, SS Franzoni, CI Elías y CI Ibasca.	329
72	C	17/V/2005: entrega del CTA-15 al Museo Aeronaval de la Base Aeronaval Comandante Espora. Contralmirantes Grondona y Martini, capitán de navío Margalot, suboficiales Franzoni y Rodríguez; y Cristian Elías, hijo del suboficial Elías.-	359
73	V	Contratapa: Carta de Vuelo entre Ellsworth y Polo Sur, con todos los avistajes. Carta Especial del libro.-	409

C = Foto en color.

N = Foto en blanco y negro.

R = Croquis.

V = Carta de Vuelo.

La Armada lo destacó también como Representante Argentino en la Operación Congelamiento Profundo III de la Marina Norteamericana, que operó en el sur del Mar de Weddell durante el Año Geofísico Internacional 1957-1958.

Con anterioridad efectuó el "Curso Polar" dictado por la U.N.Navy.

Principales destinos ocupados en la Armada Argentina: Buque Hidrográfico A.R.A. "Chiriguano"; Transporte A.R.A. "Bahía Buen Suceso"; Cruceros A.R.A. "Almirante Brown" y A.R.A. "General Belgrano"; Escuela de Mecánica de la Armada, Estado Mayor General de la Armada y Servicio de Hidrografía Naval.

En virtud de su capacitación y experiencia antártica, el capitán de fragata Hermes Quijada lo invitó a participar en su histórico Vuelo al Polo Geográfico Sur para cubrir los cargos básicos de Jefe de Operaciones, Navegación y Fotogrametría. Al regreso de ese vuelo, dirigió la confección de la Carta Especial N "P" 2 "DE CABO ADAMS AL POLO SUR", del Servicio de Hidrografía Naval, V/1962, con la ubicación de todos los accidentes geográficos avistados por primera vez durante el mismo.

Retirado de la Armada a su solicitud en el año 1973, ocupó los cargos de Capitán de Armamento de la Compañía de Navegación "Aremar S.A.", miembro del Directorio de la empresa pesquera "Marexport S.A.", Consultor Principal de la empresa de trabajos portuarios "Hydroceano Consultores S.A.", Director Regional del I.E.S.C. (Internacional Executive Service Corps, Cuerpo Internacional de Servicios Ejecutivos), dependiente del Departamento de Estado del Gobierno de los EE.UU., y presidente de la Unión de Entidades Navales. También se desempeñó como Consultor y Perito Naval en Navegación.-



Este libro relata exhaustivamente el vuelo a la Antártida Argentina, iniciado y finalizado en Buenos Aires, realizado por dos aviones DC-3 de la Aviación Naval de la Armada Argentina, que el día 6 de enero de 1962 anevizaron en el Polo Geográfico Sur.

Sus doce tripulantes fueron los "Primeros Argentinos en el Polo Sur", extremo austral de nuestro territorio.